

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

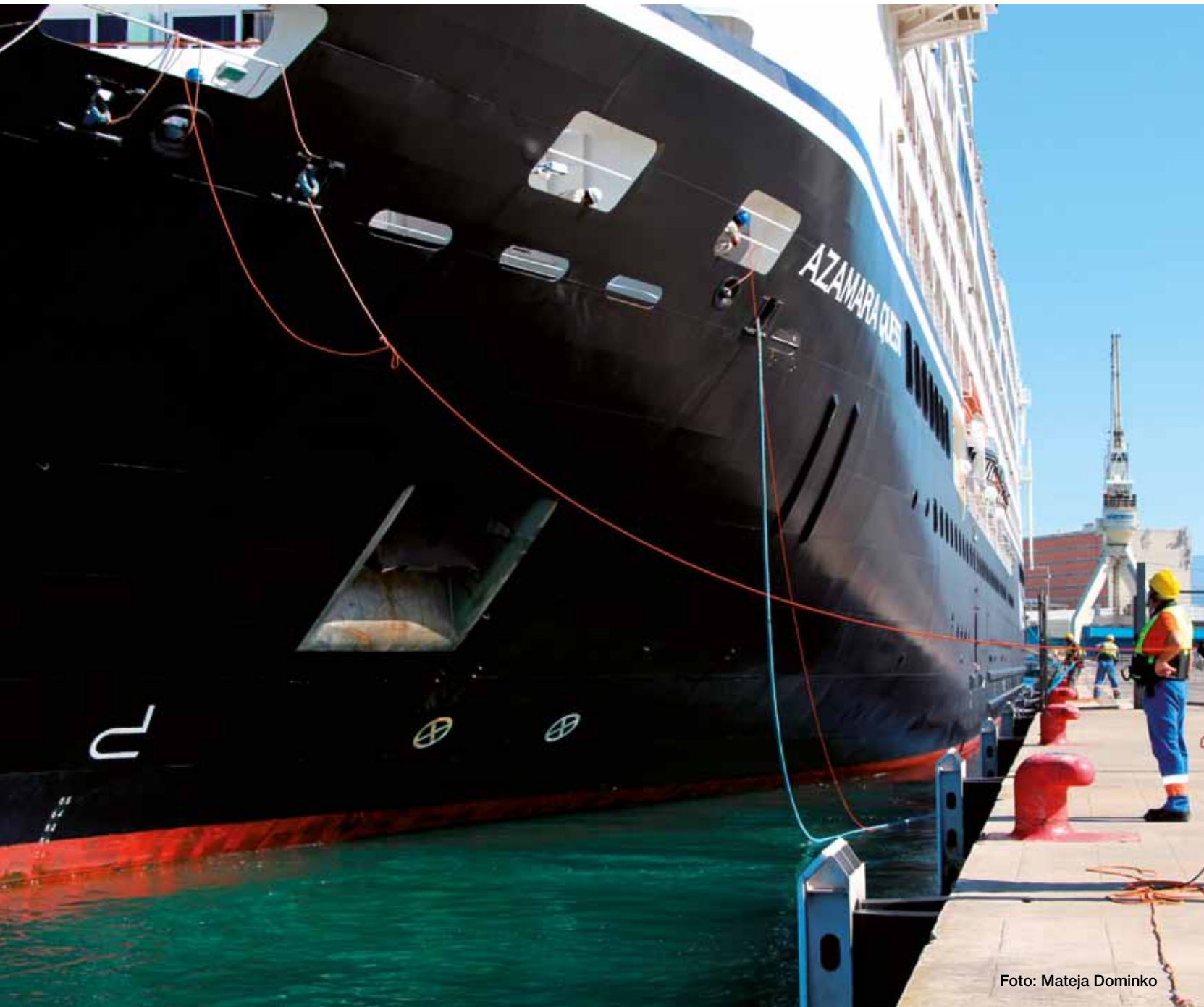


Foto: Mateja Dominko

Pretovor
v devetih
meseh

Rezultati
ankete o
zadovoljstvu
strank

S konference
o križarjenju

Sosedom
omogočili
nakup
e-vozila

Skupaj 500 novih zaposlitev

Družba je z objavo obsežnega razpisa za 307 delovnih mest, ki se je zaključil v petek, 28. septembra, pristopila k izvajanju akcijskega načrta implementacije strategije IPS. Na razpis za 13 delovnih mest je družba prejela 4.796 prijav, vendar je potrebno opozoriti, da so se kandidati prijavi na več delovnih mest hkrati, v povprečju se je vsak kandidat prijavil na štiri. Velika večina jih je za prijavo uporabila elektronski obrazec, ki ga je družba objavila na svoji spletni strani. K temu so pripomogle tudi delavnice, ki je jih je kadrovska področje organiziralo znotraj pristanišča, kjer so interesentom odgovarjali na vprašanja in jim svetovali, kako izpolniti prijavo.

Kadrovska komisija, v kateri je en član tudi predstavnik sveta delavcev, v teh dneh pripravlja ožji izbor in z razgovori bodo predvidoma začeli v prihodnjem tednu. V skladu z akcijskim načrtom

je predvideno, da bodo novi zaposleni zapolnili delovna mesta do konca februarja prihodnje leto. Upoštevati je namreč potrebno veliko število prijav, obdelavo teh, izvedbo razgovorov, zdravniških pregledov in uvedbo v delo.

V prihodnjih tednih bo družba objavila tudi dva javna natečaja za izbor t.i. zaposlitvenih agencij in za izbor zunanjih pogodbenih podjetij. O podrobnostih teh dveh razpisov vas bomo seznanjali sproti, ko bodo tudi znani natančni kriteriji in pogoji za izbor, ki bodo javno objavljeni v okviru natečajev.

Poleg omenjenih 307 zaposlitev v okviru reševanja problematike IPS bo družba letos zaposlila še 70 novih sodelavcev, in sicer v okviru letošnjega načrta zaposlitev, ki predvideva 203 nove zaposlene. Skupaj bo torej družba v letošnjem letu zaposlila kar 500 ljudi, kar je desetkrat več od trenda v zadnjih

letih, ko je družba na leto zaposlila okoli 50 novih sodelavcev. Hkrati je potrebno omeniti, da nekateri sodelavci izpolnjujejo pogoje za upokožitev in v letošnjem letu naj bi jih približno 17 dokončno zamenjalo »delodajalca«.



Foto: Mateja Clarici

Prvi pomol dobil zeleno luč

Luka Koper je 1. oktobra prejela gradbeno dovoljenje za podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala na prvem pomolu. Gradbeno dovoljenje bo postalo pravnomočno v 30 dneh. Do takrat naj bi bil zaključen postopek javnega naročila izbora izvajalca za dobavo in vgradnjo testnih pilotov, medtem ko postopek izbora izvajalca del za podaljšanje operativne obale še ni bil objavljen, saj je začetek del predviden maja 2019 (zaradi postopka monitoringa, ki sledi testnemu zabijanju pilotov).

Celotna investicija podaljšanja operativne obale in izgradnje zalednih skladiščnih površin na južni polovici pomola naj bi bila zaključena do konca leta 2020, kar je še skladno s poslovno strategijo družbe - ta predvideva povečanje kapacitete kontejnerskega terminala na 1,3 mio TEU letno do konca leta 2020. Ker gre za ključen strateški projekt, bo družba samo v posodobitev in povečanje kontejnerskega termina vložila skupaj okoli 230 mio € (del investicij, vključno z nabavo nove opreme, poglobljanjem bazena, novimi

tiri in še nekaj drugimi investicijami je bil že realiziran).

Družba je pridobila tudi evropska sredstva v skupni višini 6 mio € za projekt NAPA4CORE (iz programa Instrument za povezovanje Evrope), ki vključuje tudi projekt podaljšanja pomola. 3,2 mio smo že počrpali, med tem ko smo za 2,8 mio € pridobili dovoljenje za podaljšanje roka do konca leta 2020.

Sebastjan Šik



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d. Odgovorni urednik: Sebastjan Šik Redaktorica: Mateja Dominko Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Tatjana Jazbec, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Korado Špeh, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Mara Žerjal, Suzana Zornada Vrabc

Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženel
Produkcija: ČZD Primorske novice
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1800 izvodov
Časopis je brezplačen.
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Pri načrtovanju
prihodnosti
moramo biti
preudarni, pa
tudi hrabri.



Foto: Mateja Dominko

Čas za hrabre odločitve

Rečeno, storjeno. Kot smo napovedali v prejšnji številki Luškega glasnika, je družba objavila težko pričakovani razpis za 307 prostih delovnih mest v okviru reševanja problematike IPS. Naval prošelj je bil res izjemen, skoraj pet tisoč, vendar če jih podrobno analiziramo, vidimo, da se je posamezni kandidat prijavil v povprečju na štiri delovna mesta, kar pomeni, da je enkratnih prijaviteljev maksimalno 1.200. To je zanimiv podatek, predvsem z vidika implementacije ostalih dveh stebrov strategije IPS, torej izbor zaposlitvenih agencij in zunanjih pogodbenih podjetij. Ta podatek pomeni, da bazen, iz katerega bomo v prihodnje črpali kadre, ni neomejen. Res je sicer, da se trenutno nahajamo v obdobju konjunktura in splošnega pomanjkanja kadrov širše v Evropi, ampak to se lahko hitro spremeni, če sledimo zaskrbljujočim napovedim o posledicah trgovinskih vojn. Če bi se te res uresničile, to ne bi vplivalo samo na trg dela, ampak bi pomenilo negativne posledice tudi za blagovno menjavo v svetu. Pristanišča pa so lakmusov papir stanja v globalni ekonomiji in njihovo poslovanje je v veliki meri odvisno od mednarodnih okoliščin.

To pomeni, da moramo biti pri načrtovanju prihodnosti preudarni, pa tudi hrabri. Vsakokrat, ko imam priložnost voditi kakšno skupino po pristanišču, ne pozabim omeniti, da smo podaljšanje prvega pomola za 150 metrov in nakup štirih novih, večjih dvigal dokončali prav sredi največje svetovne krize, leta 2009. Vendar smo v naslednjih letih, prav na račun te investicije, dosegali izjemne odstotke rasti kontejnerskega prometa in leta 2010 postali prvo kontejnersko pristanišče v Jadranu. Danes smo pred podobno situacijo. Imamo gradbeno dovoljenje za podaljšanje pomola (ki bo sicer postalo pravnomočno konec meseca) in še eno zgodovinsko priložnost, da ohranimo svoj primat v regiji. Preprosto, če imaš podporo vseh deležnikov, kar pa v našem primeru ni samoumevno.

To smo že prevečkrat občutili na lastni koži, zato smo morali že večkrat spremeniti časovnico načrtovanih investicij. Vendar tudi naložbe v pristaniško infrastrukturo niso dovolj, če jim ne sledijo naložbe v prometno infrastrukturo. In na tem področju državo čaka veliko dela, predvsem s posodobitvijo železniškega omrežja, ki je v prejšnjem desetletju dobesedno zastalo. Zgovoren je podatek, da je Slovenije med letoma 2001 in 2011 v železniške trole vložila v povprečju le nekaj čez 50 milijonov evrov letno. To ni bilo dovolj niti za vzdrževanje. Zato danes plačujemo davek in se soočamo z napovedanimi, številnimi gradbenimi posegi na železniškem omrežju, kar predstavlja za vse nas logiste pomemben izziv, kako čim manj boleče premostiti prihodnje obdobje. To bo zahtevalo veliko mero potrpežljivosti in sodelovanja vseh, ki skrbimo za konkurenčnost slovenskih transportnih koridorjev. Kolikor mi je poznano, se v Luki Koper in na Slovenskih železnicah na to intenzivno pripravljamo in snujemo usklajene rešitve, ki bodo zagotovile večjo pretočnost in kapaciteto. S tega vidika se zdi problematika drugega tira celo lažje rešljiva. Samo lopato je potrebno zakopati, potem bo šlo. Še sreča, da ima nova vlada, vsaj po izjavah njenih predstavnikov, pri tem jasno stališče. Projekt je potrebno nadaljevati.

Pozitivna sporočila, ki jim seveda morajo slediti konkretna dejanja, so v tem trenutku ključna. Logistika ni več tako tradicionalna in toga panoga, ampak se v tem hitrem tempu življenja marsikaj spreminja tudi na tem področju. Koprsko pristanišče, če sodimo po anketi med poslovnimi partnerji, še vedno uživa veliko mero zaupanja in naklonjenosti, ampak to ne bo zadostovalo, v kolikor ne bomo pravočasno in odločno odgovorili na njihove potrebe. Lahko da zveni fraza še tako zguljeno, ampak konkurenca ne počiva.

Sebastjan Šik

Ladijski pretovor in prihodki v obdobju januar – september

V prvih devetih mesecih smo na luških obalah pretovorili 17,67 milijonov ton blaga, kar je za spoznanje manj kot v enakem obdobju lanskega leta.

Kljub temu smo na posameznih blagovnih skupinah dosegli opazno rast, predvsem pri kontejnerjih, nekaj začetnega pospeška so izgubili avtomobili in generalni tovari, ki pa še

vedno beležijo lepo rast. Matična družba je v omenjenem obdobju ustvarila dobrih 166 milijonov evrov prihodkov od prodaje oz. 7 % več kot lani.

Podrobnosti o poslovanju bodo objavljene konec novembra v nerevidiranem poročilu o poslovanju.

Rok Štemberger

Ladijski pretovor (v tonah)	jan – sept 2018	jan – sept 2017	Indeks 18/17
Generalni tovari	1.100.661	979.920	112
Kontejnerji	7.132.763	6.863.710	104
Avtomobili	867.385	791.967	110
Tekoči tovari	2.698.955	2.889.758	93
Sipki in razsuti tovari	5.861.028	6.176.093	95
Skupaj	17.660.793	17.701.447	100

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – sept 2018	jan – sept 2017	Indeks 18/17
Kontejnerji (TEU)	741.674	686.624	108
Avtomobili (kos)	569.646	521.522	109

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d. d. (v 000 EUR)	jan – sept 2018	jan – sept 2017	Indeks 18/17
	166.080*	155.084	107



*nedokončni in nerevidirani podatki

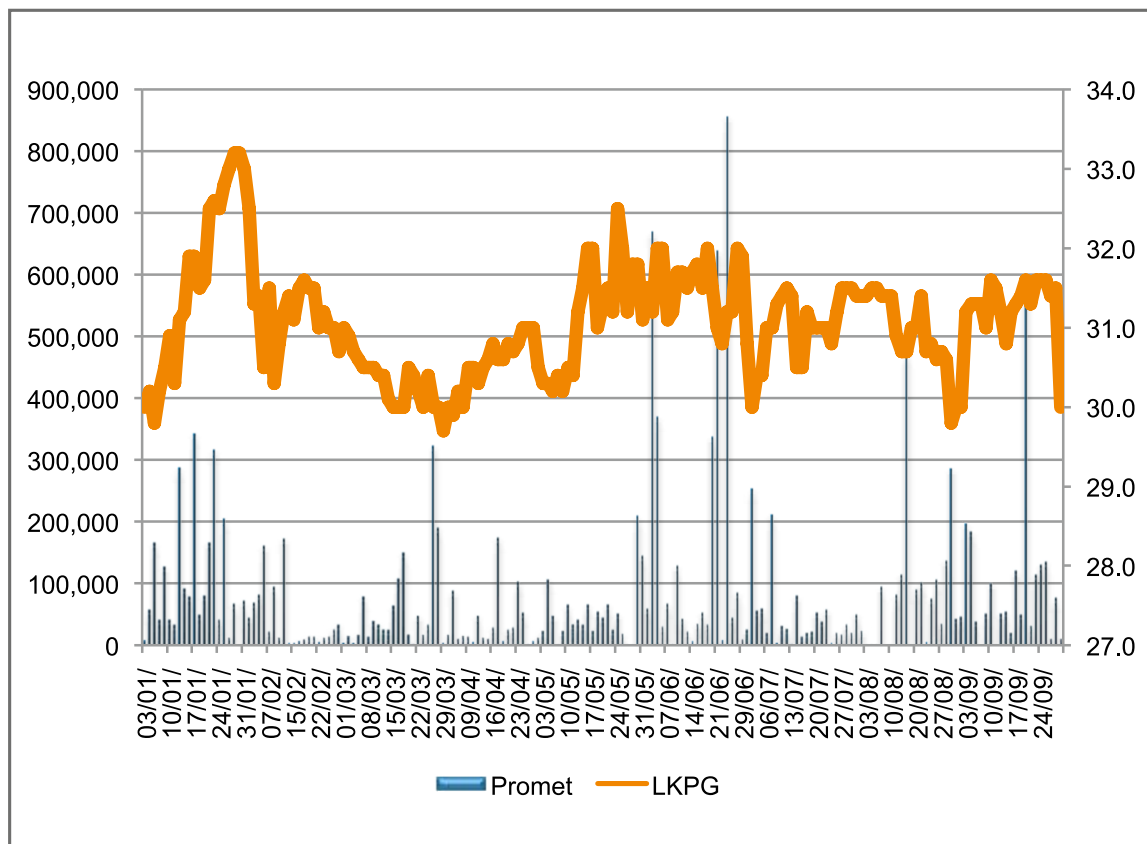
Delnica Luke Koper v prvih devetih mesecih

V prvih devetih mesecih letošnjega leta je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 31,06 €, sicer pa se je njegova vrednost v minulem obdobju gibala med 29,70 in 33,20 €. Pri tem je bilo sklenjenih 2.008 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 14.211.429 €. Ob tem je lastništvo zamenjalo 445.355 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 35,00 €, najnižji pa 29,70 €.

V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 3% vrednosti, prav tako se je njena vrednost v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2017 znižala za 1%. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan meseca septembra znašala 420.000.000 €.

Andreja Ličen Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v prvih devetih mesecih 2018

Obisk iz pristanišča Aleksandrija



Goste iz Aleksandrije sta sprejela Dimitrij Zadel, predsednik in Metod Podkrižnik, član uprave Luke Koper, iz Področja trženja pa Mitja Dujc in Milena Slobko Jerman. Foto: Mateja Dominko

1. in 2. oktobra nas je obiskala delegacija iz pristanišča Aleksandrija. Štiričlansko ekipo je vodil predsednik pristaniške uprave admiral **Medhat Attia**.

Z luko Aleksandrija že vrsto let dobro sodelujemo in s člani tamkajšnje pristaniške skupnosti krepimo stike, izboljšujejo pa se tudi redne tedenske kontejnerske povezave. Sporazum o sodelovanju smo s pristaniščem podpisali že leta 2001, lani pa smo ga še nadgradili. Poslovne odnose z Egiptom sicer skrbno negujemo: letos smo poleg luškega dneva v Kairu kot novost organizirali še enak dogodek v Aleksandriji. Izkazalo se je, da je bila to dobra odločitev, saj je bilo srečanje odlično obiskano.

Delegacija se je v luki Koper posebej želela seznaniti z našimi dosežki na področju varovanja okolja in tudi v praksi spoznati, kako smo v širšem mednarodnem prostoru postali

prepoznavni kot zelena luka. Podrobneje so si ogledali delovanje več terminalov in bili navdušeni nad dobro organiziranostjo dela. Izrazili so zadovoljstvo nad zglednim sodelovanjem celotne kopske pristaniške skupnosti, ki je po njihovem mnenju ključna za dobro organiziranost celotne transportne verige skozi slovensko luko.

Pri sprejemu delegacije je bila poleg predstavnikov iz Področja trženja vključena tudi kopska pristaniška skupnost (predstavnik špediterjev, agentov in FURS-a). Razprava je potekala o možnostih širitve sodelovanja in izboljšanja procesov za hitrejši pretok blaga, kot tudi o možnostih krepitve blagovnih tokov, ne le Luke Koper za uvoz in izvoz iz Egipta, temveč tudi iz pristanišča Aleksandrija za uvoz blaga iz naših zalednih tržišč na širše območje severne Afrike.

Milena Slobko Jerman

Predstavnik Luke Koper v Egiptu

Luko Koper v Egiptu od februarja 2016 predstavlja in pomaga pri trženju storitev **Ismail Sherif H. Rashed**.



V svoji karieri je pridobil raznolike izkušnje, ki so mu pomagale, da danes lahko suvereno trži ponudbo slovenskega pristanišča na predvsem s kmetijskimi pridelki bogatem egipčanskem trgu.

Doštudiral je obramboslovje in strojništvo, zgodnja poklicna pot ga je peljala preko dela v egipčanski vojski (letalstvo) do usposabljanja osebja za egipčanske helikopterje. Po tej dolgoletni izkušnji je leta 1992 predsedal na drugo področje delovanja in najprej delal kot direktor trženja v različnih domačih podjetjih. Januarja 2001 je postal direktor Sveta za izvoz na področju kmetijstva Egipta, dve leti nazaj pa se je pridružil mednarodni ekipi predstavnikov za Luko Koper.

* رصم نم تاي حثلا

*Pozdrav iz Egipta

Obiskali smo stranke v Južni Koreji



Luška delegacija v Južni Koreji je tokrat štela štiri člane, Gordan Ban, vodja Kontejnerskega terminala, Metod Podkrižnik, član uprave, Mitja Dujc, vodja trženja in Roman Božič, vodja Terminala generalnih tovorov.

Južna Koreja za pretovor Luke Koper predstavlja enega pomembnejših prekomorskih trgov. Lanski skupni pretovor s to državo

je znašal 1,9 milijona ton blaga, kar predstavlja 8% delež v skupnem pretovoru Luke Koper. Največji del predstavljajo kontejnerji,

v skupnem številu lani pretovorjenih kontejnerjev jih je kar 17% s korejskim blagom.

To je tudi razlog, da vodstvo Luke Koper že tradicionalno vsako leto obišče poslovne partnerje v Južni Koreji. Glavni namen je poglobljanje in utrjevanje poslovnih odnosov, ob obisku pa je vodstvo predstavilo še novosti glede razvojnih načrtov pristanišča, čemur korejski partnerji vedno pozorno prisluhnejo.

Pohvalili so servis preko Kopra, predvsem so zadovoljni z odzivnostjo, s prilagodljivostjo in da znamo prisluhniti strankam ob

določenih posebnih zahtevah (t. i. tailor-made service). So pa izrazili tudi določene skrbi in pomisleke pri nekaterih infrastrukturnih izzivih kopske luke.

Korejski partnerji tudi v bodoče pričakujejo rast korejskega blaga preko Kopra, in sicer na segmentih, kjer so bili močni tudi do sedaj - kontejnerski in avtomobilski promet ter generalno blago.

V Kopru deluje vedno več korejskih družb, nekatere že več let, veliko jih je bilo ustanovljenih prav v zadnjem letu.

Sara Morato

Globelink praznuje 10 let

V družbi Globelink EG SOL, ki je v grupaciji CWT Globelink iz Singapurja, se ukvarjajo z zbirniki za pomorski in cestni promet. To pomeni, da prevažajo blago manjših količin in ga zberejo od več strank, da z njim napolnijo kontejner. Kot vstopno in izstopno pristanišče uporabljajo luko Koper. Svojo pot so začeli trije zaposleni pred desetletjem, do danes pa njihov kolektiv šteje že več kot 40 članov.

V uvozu imajo redne tedenske zbirniške linije iz kitajskih luk: Xingang, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Shenzhen, Guangzhou in Hong Kong. Na Daljnem Vzhodu imajo še zbirnike iz Tajvana, Singapurja, Kolomba in Mumbaija, na Bližnjem Vzhodu pa iz Dubaja in Izraela. Letošnja novost je uvozni zbirnik iz New Yorka. V izvozu tedensko pošiljajo zbirne kontejnerje v Izrael, Dubaj, Singapur, Šanghaj, Port Klang in Busan. Globelinkove stranke lahko svoj tovor spremljajo »online«, saj so mrežno povezani z vsemi enotami in dobavitelji hkrati.



Foto: arhiv Globelink

Dare Radojevič, direktor pri Globelinku nam je ob okrogli obletnici povedal: »Naše poslanstvo je ustvarjanje vrednosti za stranke z zagotavljanjem inovativnih logističnih storitev. Zavedamo se obljub, ki jih damo strankam, zaposlenim in dobaviteljem. Zato nas pri delu vodijo temeljne vrednote: smo odgovorni, imamo integriteto in ravnamo

po najvišji stopnji poštenosti. Delamo skupaj v timskem duhu in pozitivnem ozračju, cilje pa usklajujemo s strankami. Stalno izboljšujemo vsa področja našega poslovanja, saj želimo postati najbolj občudovano podjetje v naši dejavnosti.«

Čestitke Globelinkovci in še na mnoga leta vam voščimo tudi iz Luke Koper!

SŽ-Tovorni promet prevzel stoti Inno vagon



Foto: arhiv SŽ

V podjetju SŽ -Tovorni promet so ponovno posodobili vozni park tovornih vagonov. 14. septembra so prevzeli že 100. vagon z inovativnim sistemom RockTainer. Gre za različno nadgrajene univerzalne vagonne, ki omogočajo prevoz različnih vrst tovarov. Novi vagoni, na katerih so nameščeni kontejnerji za prevoz razsutega tovarov, prinašajo višjo kakovost prevozov. Razkladanje tovarov se z njimi

opravi bistveno hitreje kot doslej, večja je tudi nosilnost teh vagonov. Njihova uporaba zato pomeni večjo neto težo vlakov, boljše izkoriščenost opreme, manj vlakov za prevoz enake količine tovarov in manj premikov vagonov v Luki Koper ter pri kupcih. To bo SŽ-Tovornemu prometu omogočilo hitrejše prilagajanje na zahteve trga in povečanje konkurenčnosti.

Vir: SŽ-Tovorni promet

Tik ob potniškem terminalu raste nova poslovna stavba, v katero se bo predvidoma v začetku prihodnjega leta vselila Uprava RS za pomorstvo. Objekt bi sicer moral biti nared že septembra letos, vendar razlog za zamudo tiči v pridobivanju vseh potrebnih soglasij. Uprava za pomorstvo je v novi poslovni stavbi odkupila nekaj več kot 1.300 m² površin, kjer si bo med drugim uredila tudi sodoben center za nadzor pomorskega prometa. Več kot desetletje trajajoča prizadevanja Uprave za primernejše pogoje za delo bodo torej kmalu obrodila sadove.

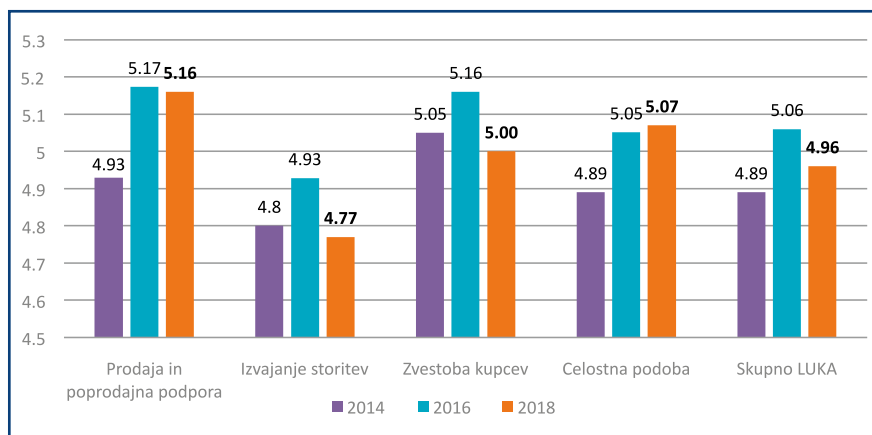


Foto: Mateja Dominko

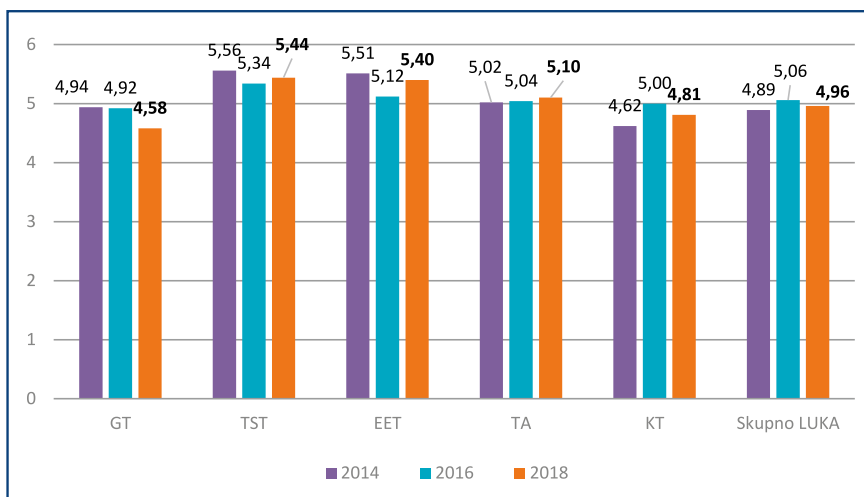
Kupcem pomembna implementacija infrastrukturnih projektov

V juniju smo med našimi kupci izvedli anketo zadovoljstva s storitvami Luke Koper. Anketne vprašalnike, ki smo jih poslali na 125 naslovov, je izpolnilo dobrih 60 % naših strank. Lanski anketni vprašalnik smo nekoliko skrajšali, vprašanja pa so se kot do sedaj nanašala na področje prodaje in poprodajne podpore, izvajanja storitev, zvestobe in celostne podobe. Kupci so nas ocenjevali z ocenami v razponu od 1 do 6.

Na nivoju celotne Luke Koper so nam dodelili povprečno oceno 5, kar je nekoliko slabše kot pred dvema letoma. Povprečne ocene po posameznih terminalih so prikazane v spodnji tabeli.



Povprečna ocena posameznih sklopov vprašanj



Povprečna ocena zadovoljstva kupcev po terminalih in skupno za Luko Koper (september 2018)

V primerjavi z zadnjim anketiranjem v letu 2016 so anketiranci na nivoju družbe bolje ocenili celostno podobo Luke Koper (»Strokovno osebje Luke Koper je vedno na razpolago, Luka Koper nas redno obvešča z novostmi, spremembami, ... preko različnih

medijev (e-sporočila, internet, Luški glasnik) ter Luke Koper in njene storitve so na tržišču dobro poznane«).

Na podobnem nivoju ostajajo vprašanja o prodaji in poprodajnih aktivnostih, za okrog 3 % nižje pa je bilo ocenjeno

izvajanje storitev ter posledično zvestoba kupcev (»Enako storitev ali obnovitev pogodbe bi ponovno naročili v Luki Koper ter Luko Koper bi priporočil tudi drugim podjetjem«).

Kupci se zavedajo in poudarjajo pomembnost implementacije načrtovanih infrastrukturnih projektov.

Najvišjo oceno je tudi pri tokratnem anketiranju dosegla prijaznost prodajnega osebja (5,4), sledita pa ji oceni 5,3 za dostopnost in 5,3 za strokovno usposobljenost prodajnega osebja. Najnižjo oceno 3,9 pa smo tudi tokrat pričakovano zabeležili pri ceni storitev.

Na podlagi rezultatov ankete bomo po posameznih profitnih centrih identificirali kupce, kjer je bilo zadovoljstvo slabše ocenjeno in kjer je bila izpostavljena določena problematika ter skušali uskladiti nadaljnje komercialno-operativne aktivnosti.

Sara Morato

V Hamburgu o industriji kontejnerskega transporta

Septembra smo se udeležili največje konference, ki pokriva kontejnerski transport in panogo v Evropi. Na dogodku Container Trade Conference Europe so se v Hamburgu zbrali največji ladjarji, špediterji, logisti in predstavniki pristaniških sistemov. Predstavili so zadnje trende v kontejnerskem segmentu, pri čemer se glavne novosti dogajajo tesno povezane z digitalizacijo.

Hamburg se sicer ponaša z največjim pristaniščem v Nemčiji, z 830-letno tradicijo pa se luka Hamburg uvršča na tretje mesto največjih morskih pristanišč v Evropi (po številu pretovorjenih kontejnerjev).

Tekst in foto: Ivan Perić



Smo varno in zaupanja vredno pristanišče

Finančna uprava RS ponovno preverila ali Luka Koper še vedno izpolnjuje vse pogoje za status pooblaščenega gospodarskega subjekta.

Po terorističnem napadu 11. septembra 2001 v New Yorku so v Ameriki za zagotavljanje nemotene mednarodne trgovinske menjave uvedli vrsto novih varnostnih predpisov. Ameriški praksi je sledila EU, ki je za zagotavljanje večje varnosti na zunanjih mejah unije in hitrejši pretok blaga v spremenjen Carinski zakon leta 2005 vnesla vrsto postopkov za izboljšanje varnosti v dobavnih verigah. Gospodarski subjekti, ki so po tej zakonodaji dokazali, da razpolagajo z učinkovitim varnostnim sistemom in spoštujejo carinske predpise, so lahko pridobili status pooblaščenega gospodarskega subjekta – AEO (Authorised Economic Operator).

Luka Koper je po skrbnem preverjanju Carinskega urada status AEO pridobila leta 2011. Potrdilo, da je prostocarinska cona Luka Koper varno območje z najnižjo stopnjo tveganja za blago, ki potuje preko koprškega pristanišča, je v EU evidentirano pod številko SIAEOSSI001800201131452.

V letošnjem letu je v skladu z novimi določbami Uredbe EU in Sveta o carinskem zakoniku Unije, Finančna uprava RS ponovno preverila ali Luka Koper še vedno izpolnjuje vse pogoje za status pooblaščenega gospodarskega subjekta. Pri preverjanju je iz Luke Koper aktivno sodelovala **Tea Boškin** iz Področja nabave, na posameznih

vsebinskih področjih pa še ostali luški sodelavci. Predstavniki FURS so preverjali ali imamo:

- ustrezno evidenco o zagotavljanju skladnosti s carinskimi zahtevami,
- zadovoljiv sistem vodenja poslovnih in transportnih evidenc, ki omogočajo ustrezne carinske kontrole ter
- ustrezne varstvene in varnostne standarde.

Pri pregledu ni zaznala nepravilnosti ter nam odločbo oz. t.i. dovoljenje AEOS izdala 10. septembra. Dovoljenje za razliko od tistega izpred sedmih let nosi nekoliko drugačno oznako. Dopolnili so jo s črko S (Security) in s tem področje varnosti še posebej izpostavili.

Dve muhi na en mah: manj preklapljanja in manj hrupa

Kmalu po začetku uporabe E-RTG dvigal na obnovljenih površinah kontejnerskega terminala se je izkazalo, da je odklop in ponovni priklop dvigal na elektriko na APS priključkih pri prehodu dvigal čez prečno transportno pot zelo zamuden.

Zato smo na predlog kontejnerskega terminala preko prečnih poti vgradili kanale za električni kabel dvigal.

S tem smo omogočili prehode dvigal preko prečne poti brez odklapanja in priklopljanja kabla, medtem ko lahko po prečnih poteh nemoteno vozi ostala

mehanizacija terminala. Z ukrepom bomo znatno zmanjšali število priklopov/ odklopov RTG dvigal na/z električno omrežje, s čimer bo tudi obraba manjša, manj pa bo tudi potencialnih okvar sistema.

Zaradi daljšega časa obratovanja E-RTG dvigala na električno energijo tudi pri prehodih dvigala preko cestišča bomo zmanjšali hrup, ki bi sicer nastal ob zagonu in obratovanju dizel motorja dvigala.

Tekst in foto: Mara Žerjal



Vgrajeni kanali zmanjšujejo potrebo po priklopu/odklopu dvigal in zmanjšujejo hrup dvigal, ki jih zato ni potrebno tolikokrat zaganjati.

Avstrijski poslovneži zadovoljni



Navdušeni nad Luko Koper – predstavniki Poslovnega kroga Wiener Neustadt.

13. septembra so nas obiskali predstavniki združenja Poslovni krog iz avstrijskega mesta Wiener Neustadt, ki leži 20 kilometrov stran od Dunaja.

Po srečanju s predsednikom uprave **Dimitrijem Zadelom** in pogovorih so obisk zaključili z ogledom našega pristanišča.

Avstrija je tradicionalno najpomembnejše zaledno tržišče koprškega pristanišča. Blago za ali iz Avstrije se pretovarja na skoraj vseh terminalih Luke Koper.

Med blagovnimi skupinami prednjačijo generalni tovari, predvsem les, razsuti, sipki in tekoči tovari ter kontejnerji. Pretovor za in iz Avstrije je v letu 2017 ocenjeno presegel 7,1 milijona ton, od tega okrog 220.000 TEU in 78.690 vozil.

Ocenjujemo, da je na avstrijskem trgu največ potenciala v segmentu kontejnerjev, zato bo v tej smeri naravnanih največ naših tržnih aktivnosti tudi v prihodnje.

Tekst in foto: Suzana Zornada - Vrabec

Seatrade Cruise Med 2018

V Lizboni se je med 19. in 21. septembrom dogajalo eno največjih poslovnih srečanj v panogi ladijskega potniškega turizma - borza in konferenca Seatrade Cruise Med.

Po vsebini je bilo dogajanje razdeljeno na potniška pristanišča in destinacije s predstavitvami posameznih pristanišč, ladijsko opremo, storitve, IT, design, catering in animacijo ter zabave na potniških ladjah za križarjenja.

STANJE V PANOGI

Globalno stanje med ladjarji je izredno pozitivno, saj beležijo rekordne rezultate. Cene križarjenj so rekordno visoke, povpraševanje še vedno raste, odpirajo se novi trgi in nove destinacije po vsem svetu. Ladjarji naročajo nove ladje, ladjedelnice so zasedene do leta 2025, trenutno je za izdelavo naročenih 127 ladij.

Tudi v Evropi je stanje na trgu križarjenja pozitivno. Največ povpraševanja je še vedno v Nemčiji, sledi Velika Britanija. Za Srednjo Evropo podatek ni na voljo, prvič je bila omenjena Avstrija, ki raste enako kot Nemčija. V naslednjih letih se pričakuje preskok na Azijo in Turčijo, ki za Evropo predstavljata največji potencial v naslednjem desetletju in kasneje.

SREDOZEMLJE

Na konferenci so govorili o nestabilnem političnem stanju v Sredozemlju (Severna Afrika in Bližnji vzhod), ki negativno vpliva na situacijo v Sredozemlju. Turčija, Tunizija in Egipt so praktično brez prometa. Veliko negotovost predstavlja tudi omejitve ladij v Benetkah, ki prav tako močno spreminja situacijo v Sredozemlju



Na naši stojnici smo nastopili kot razstavljalavec Port of Koper (Luka Koper d. d.), predstavljal jo je Bojan Babič, vodja potniškega terminala, in destinacija Koper/Slovenija.

in še posebej v Jadranu, saj so bile Benetke največje matično pristanišče za križarjenja v Sredozemlju. Kljub temu napoved prometa za Sredozemlje za sezone 2018, 2019 in 2020 ostaja pozitivno, pričakuje se še več ladij v Sredozemlju, najmočnejši ostaja MSC, ki mu tesno sledita Costa Cruises in Royal Caribbean. Pojavljajo se majhna pristanišča v segmentu »luxury/premium« kot npr. naš Piran, Rovinj, Opatija, Hvar, Korčula.

»SOSEDNJE« POTNIŠKE DESTINACIJE

Med bolj zanimivimi izpostavljammo najprej Benetke, ki imajo težave zaradi omejitev sprejemanja potniških ladij, promet jim jasno pada. Zadar je pristanišče v Jadranu z največjo rastjo prometa v zadnjih letih. Zaključili so investicijo Gaženica v vrednosti 110 mio

€, trenutno pa gradijo tudi terminalsko infrastrukturo z dodatno investicijo 35 milijonov €. K njim je vstopil koncesionar turški Global Ports Holding, ki je v zadnjih dveh letih postal največji svetovni terminalist v tem segmentu. Zadar deluje izključno v segmentu tranzita, vendar želijo postati matično pristanišče za križarjenja. Letos pričakujejo 150.000 potnikov, naslednje leto 175.000 potnikov. Investirali so tudi v Splitu, kjer so zaključili gradnjo obale in dodatno privezno mesto za ladje velikosti 300 metrov. Promet se povečuje, letos so imeli okoli 300.000 potnikov.

Promet močno raste tudi Kotorju (Črna Gora), letos bodo imeli že preko 550.000 potnikov, izjemna ugodnost je »tax-free« (država izven EU) ter dober feedback s strani ladjarjev. So 100% tranzitno pristanišče in praktično vse delajo na sidrišču. Ravenni promet pada, letos bodo imeli manj kot 50.000 potnikov.

Bojan Babič, vodja Potniškega terminala je dogodek sklenil z besedami: »Celoten nastop na borzi lahko sklenem za zelo uspešnega v smislu trženja in promocije našega potniškega pristanišča in družbe Luka Koper. Imamo odlične povratne informacije tako potnikov kot ladjarjev, kar je dobra napoved za prihodnje. Tržimo odličen produkt, ki je skladen s slovensko turistično strategijo STO: Slovenija postaja 5-zvezdična destinacija.«

TalkNET: iz analize v konkretno investicijo za Luko

Pristanišče Szczecin je 27. in 28. septembra v okviru evropskega projekta TalkNET organiziralo tretji sestanek upravljalnega odbora projekta TalkNET.

Poleg pregleda projektnih aktivnosti in finančnega stanja so vodje delovnih paketov predstavili rezultate analiz vseh projektnih partnerjev.

Luka Koper je izvedla analize za vsakega od petih podciljev projekta, pri čemer bo rezultat ene od analiz izveden kot investicija.

Investicija predstavlja racionalizacijo porabe električne energije v enem od skladišč generalnih tovorov. V okviru te

investicije bo zagotovljeno spremljanje porabe energije, kar bo omogočilo direktno primerjavo stanja pred in po izvedeni investiciji.

Na podlagi ugotovitev o racionalnejši porabi električne energije se bo lahko investicijo ponovilo tudi v drugih skladiščih generalnih tovorov.

Tekst in foto: Drago Ratoša



V delovni skupini upravljalnega odbora projekta TalkNET je v Szczecinu Luka Koper zastopal Drago Ratoša.

Vsakoletna delavnica o varovanju okolja, varnosti in zdravju pri delu



Dopusti so se končali in vsi smo že s polno paro poprijeli za delo. Prišel je čas planiran za prihodnje leto, pri katerem zelo pomembno vlogo igrajo tudi investicije, s katerimi bomo še izboljšali delovanje na področju varovanja zdravja, ekologije in energetike.

14. septembra so zato kolegi iz Področja varovanja zdravja in ekologije organizirali vsakoletno, lahko rečemo že kar tradicionalno delavnico, na kateri so se zbrali sodelavci iz strokovnih področij, profinitivnih centrov in hčerinskih družb.

Najprej je vse prisotne pozdravil **Vojko Rotar**, delavski direktor

in član uprave, pristojen za to področje. Poudaril je pomen ozaveščenosti pravilnega ravnanja z okoljem ter varnosti in zdravja pri delu v vseh fazah delovnega procesa. Zelo pomembno je tudi, da v Področju investicij že pri pripravi projektov vključijo okoljske vidike in tesno sodelujejo s sodelavci iz Področja varovanja zdravja in ekologije (PVZE).

Nadalje je besedo prevzel **Boštjan Pavlič**, vodja področja VZE ter predstavil cilj in namen delavnice, **Tea Vatovec** je poudarila pomembnost upoštevanja programov izboljšav poslovanja pri planiranju. Aktivnosti, ki so bile izvedene od zadnje delavnice na področju varovanja okolja je predstavila **Franka Cepak**, na področju varovanja zdravja pri delu **Elvis Belac**, na področju energetike **Goran Matešič**, pomen promocije zdravja je predstavila **Mojca Bandelj**, sistem varstva pred požarom pa **Matej Ličan**.

Predavatelji so se najprej osredotočili na predstavitev rezultatov in opravljenih izboljšav v preteklem letu ter jih primerjali s planiranimi aktivnostmi, sledili so na novo prepoznani vidiki na nivoju družbe ter smernice in cilji za prihodnje leto.

Na vrsto so prišli tudi operativci – predstavniki posameznih terminalov, ki so predstavili svoje realizirane aktivnosti in načrte za naslednje leto.

Jure Barovič

Nova brošura za zunanje šoferje



Zaradi želje in nuje po zmanjševanju raznih škodnih dogodkov na območju pristanišča smo se odločili, da o varnem delu skušamo ponovno poučiti čim več ljudi, vpletenih v delovne procese. S skupnimi močmi zaposlenih v PC Kontejnerski terminal, Področju odnosov z javnostmi in Področju varovanja zdravja in ekologije smo izdelali novo, posodobljeno brošuro za varno delo na kontejnerskem terminalu. Brošura je namenjena predvsem zunanjim obiskovalcem terminala, aktualna pa je v bistvu za tudi za vse ostale. V uporabo jo bomo predali v oktobru, v nadaljevanju pa bomo izdelali brošure tudi za vse ostale terminale, za vsakega s svojimi specifikami seveda.

Miha Uršič

Na varnost pri delu bo opozarjal tudi Lukec

Po novem vas bo na pravila in pomembnost upoštevanja varnostnih opozoril za ljudi in okolje v pristanišču spomnil tudi Lukec. Bodite pozorni nanj, saj se bo pojavljal z različnimi tematskimi opozorili.

Tokrat Lukec opozarja na obvezno uporabo osebne varovalne opreme (OVO) na delovnem mestu. Ta ima več funkcij, npr. vidnost podnevi in ponoči, varovanje pred mehanskimi poškodbami, zaščita pred kemikalijami, zaščita pred škodljivimi UV žarki, zaščita stopal in zaščita gležnjev, zaščita glave, pa še bi lahko naštevali.

Uporabljajte osebno varovalno opremo in o njeni pomembnosti opozarjajte tudi ostale udeležence v delovnih procesih.

Miha Uršič



Slovenski vojaki na Norveško



Naši vojaki so bili pred odhodom v tujino dobro razpoloženi in povedali, da so odsotnosti od doma, dolgih potovanj in urjenja že vajeni.

»Slovenska vojska sodeluje na mednarodnih operacijah in misijah že 21 let, ena od priprav na mednarodno delovanje pa so tudi vaje z zavezniki. Pri premiku vojaškega moštva, opreme in vozil se naslanjamo na zanesljivega poslovnega

partnerja - koprsko pristanišče,« nam je ob pogledu na dolgo vrsto vojaških vozil na obali prvega bazena uvodoma pojasnila podpolkovnica Mateja Trošt, višja častnica za odnose z javnostmi Slovenske vojske.



V slovenskem vojaškem kontingentu so motorizirana četa, dva helikopterja, enota za civilno-vojaško sodelovanje in nacionalni podporni element, skupaj 250 pripadnikov.

28. septembra smo namreč pospremili 60 vozil in opremo Slovenske vojske, ki jih je ladja odpeljala na Norveško. Od oktobra do novembra bo slovenski vojaški kontingent sodeloval na vaji zavezništva Trident Juncture 18, kjer bo sodelovalo več kot 40.000 udeležencev iz 30 držav.

Namen vaje je zagotavljanje usposobljenosti vseh sodelujočih, da delujejo enotno in se ustrezno in pravočasno lahko odzovejo na morebitne grožnje.

Tekst in foto: Mateja Dominko

Prestiž z morja na ladjo



V zadnjih dneh septembra smo na ladjo Dolfinjgracht poleg generalnega tovora (tirnice) naložili tudi dve posebni "lepotici". V ekipi

sta bila še špediter Fining in agent ladje Interagent, z dobrim sodelovanjem vseh pa smo profesionalno natovorili dve jahti: model



Prestige 500, ki je potovala na Novo Zelandijo in drugo model Montecarlo Yacht 70, namenjeno v Hong Kong. Natovarjanje je bilo posebno zato, ker smo ga vršili z morja na ladjo. To je posebnost za

Luko Koper in nova dodatna možnost, ki jo ponujamo našim strankam v sicer že raznoliki paleti storitev.

Primož Benčič
Foto: Nenad Bojanić

Vetrnice iz druge roke

O vetrnicah smo sicer že pisali (Luški glasnik, november 2017) in jih pretovarjamo že nekaj časa, tokrat pa smo kot projektni tovor pretovarjali precej večji »paket«. Konec septembra smo na generalnih tovorih pretovorili prvi lot 7 kompletov vetrnic. Prvi lot je obsegal 1.300 ton, najdaljši tovorek so bile elise dolge 32 m, glavna napajalna enota pa teže 64 ton.

Vetrnice so bile iz Avstrije odpremljene preko Kopra v Kazahstan. Avstrijci so namreč začeli z zamenjavo obstoječih vetrnic z novimi, sodobnejšimi, zato stare potujejo v druge države, kjer bodo spet lovile energijo vetra. Zato se Luki Koper tudi v bodoče obeta več tovrstnih »težkih« projektov.

Karin Kleva



Foto: Mateja Clarić

Umetniški utrinki Luke Koper še vedno potujejo po svetu



Fotografinja Nataša Segulin z motivi iz koprške luke znova in znova navdušuje občinstvo v tujini in doma. Na mednarodnem festivalu v Kranju je bila izbrana tudi za predstavitev na plakatih.

Umetniške fotografije geometrijskih struktur Luke Koper iz serije »V pristanu« fotografinj **Nataše Segulin** uspešno nadaljujejo svojo pot.

Po razstavah v Kopru, Ljubljani, Mariboru, Dunaju, Zagrebu, Budimpešti in Bratislavi, so zdaj na ogled v Kranju na uglednem 7. Mednarodnem festivalu likovne umetnosti Kranj – ZDSLU 2018 z naslovom »Geometrija – racionalnost pogleda«.

Na dogodku se predstavlja 131 umetnikov iz 24 držav. Od vseh pa je le 14 umetnikov predstavljenih s svojim delom na plakatih – tudi Nataša z Luko Koper.

Labodja družina le še v troje

Zadnje javljanje glede luške labodje družine je bilo veselo, 8 mladičkov je pogumno stopalo za staršema in simpatična družina se je redno vračala v zavetje naše luke. Varnostno-nadzorni center pa je 12. septembra dobil klic s terena, ki je razkril, da se je družina močno skrčila in ima težave.

Opazili so labodjega mladiča, ki ima okrog vratu zapleteno plastično vrvico. Varnostniki so o tem obvestili veterinarsko postajo, od koder se je takoj odzval Peter Maričič, veterinar za prostoživeče živali. Po hitrem pregledu mladiča je ugotovil, da gre za laks, ki pa ni bil samo ovit okrog ptičeve noge in vratu, ampak ga je mladič tudi pojedel. Veterinar se je zbal, da je bil na koncu



Edini preživeli mladič luške labodje družine se je po hitri reševalni intervenciji vrnil k staršema. Foto: Marko Gojkovič

laksa morda privezan tudi trnek, zato je ptiča odpeljal na veterinarsko postajo in slikal z rentgenom. Trnka k sreči ni bilo, zato je veterinar laks odstranil in žival ustrezno oskrbel, nato pa pripeljal nazaj v luko.

Zakaj je sedem od osmih mladičev, izvaljenih v luškem gnezdu, poginilo, veterinar ni znal povedati. Je pa ob obisku še ocenil, da sta laboda mlada starša in starševstva še nista večča, zato verjetno toliko lačnih ust niti nista uspela nahraniti.

Mateja Dominko

Venta Maersk je prebila led

Danski velikan Maersk se bo v zgodovino zapisal kot prvi ladjar, ki je opravil komercialno plovbo s

Foto: Rosatomflot/Kwak Dongmin



kontejnersko ladjo preko Arktičnega oceana. Ladja Venta Maersk (kapaciteta 3.600 TEU) je konec avgusta in v začetku septembra izkoristila ugodne pogoje na tem - sicer večji del leta zamrznjenem - morju in od Vladivostoka do St. Petersburga prepeljala več zabojnikov z ruskimi ribami in korejsko elektroniko.

Kljub temu je na poti potrebovala pomoč ledolomilca, pa tudi sama ladja je prilagojena za delovanje v neizprosnih polarnih vodah.

Ključna prednost arktične transportne poti je krajša razdalja med Azijo in Evropo (približno 3.000 Nm), ki pa

vsaj za zdaj ni bistveno cenejša, saj je za vsako plovbo treba odšteti zajetno pristojbino ruskim oblastem, obvezen je tudi najem njihovih ledolomilcev. Tudi sam ladjar Maersk priznava, da je šlo za testno plovbo in ne za pričetek redne linije.

V arktičnih vodah sicer delujejo tudi poletni redni servisi, vendar gre pretežno za tankerje z nafto in zemeljskim plinom. Glede na napovedi klimatologov lahko pričakujemo, da bo čedalje več ladjarjev razmislilo o tej bližnjici kot alternativni ustaljenim potem preko Sueza, velik dejavnik pa bo predvsem cena goriva.

Rok Štemberger

Od nekdanj je bil zaljubljen v morje

Njegov nono je bil pomorščak, njegov oče tudi, sam je zaključil najprej srednjo pomorsko šolo, nato Fakulteto za pomorstvo in promet, zdaj končuje še magistriraj. Plul sicer ni dolgo, je pa napredoval do tretjega častnika stroja. Zanj je bila to izjemna izkušnja, vesel je tudi novih prijateljstev, ki trajajo še danes. Po koncu pomorske izkušnje se je Miha Uršič zaposlil v Luki Koper, najprej kot disponent na terminalu za razsute tovore, nato na avtomobilskem terminalu, zdaj pa je višji strokovni delavec v Področju varovanja zdravja in ekologije.

KAKO SE JE ODVIJALA VAŠA POMORSKA POT?

Nobenega dvoma ni bilo, da ne bi postal pomorščak. Od nekdanj sem bil zaljubljen v morje, krasno je, da ga imamo. Tudi moj nono in oče sta bila pomorca. Tako sem po koncu srednje šole najprej opravil enomesečno prakso na vlačilcu v luki, po končani fakulteti pa sem plul na ladjah Transeuropa Ferries. Moja prva ladja je bila MV (motor vessel – motorna ladja) Primerose, druga MV Oleander in tretja je bila MV Begonia. Po opravljeni asistenturi sem opravil še klaso za tretjega častnika. Na Upravi za pomorstvo sem tako naredil vse potrebne izpite in pridobil titulo po mednarodni konvenciji. Po opravljeni klasi sem nehal pluti na motornih ladjah in se vkrcal na ladjo Burja kot upravitelj stroja («na tedaj največjo slovensko turistično ladjo» - doda z malce sarkazma). Ladja je bila dolga 36 metrov, sprejela je lahko do 198 potnikov in je plula po Jadranu med Italijo, Hrvaško in Slovenijo.

GOTOVO STE PRIDOBILI VELIKO ZANIMIVIH IN KORISTNIH IZKUŠENJ?

Ko situacija na splošno ni dobra, je slabo razpoloženje, ko pa je dobra, je vse vrhunsko, saj spoznaš nove ljudi, del sveta, širiš obzorja ... O ladijskih strojih sem se poleg tega največ naučil na ladjah. Kar so nas v šoli naučili, smo na ladji povezali v celoto in razumeli, kaj čemu služi.

Dve leti sem bil na trajektih na priobalni plovbi med Veliko Britanijo in Belgijo. Tedaj sem okusil tisti »dril«, ko moraš 2-krat na dan pripraviti stroj za zagon. Čeprav nisem izkusil Atlantika, je bila ta plovba zelo zahtevna, predvsem zaradi močnih



Foto: Mateja Clarici

tokov in vetrov, poleg tega je dno peščeno, zato se spreminja, nastajajo sipine ... Nenazadnje pa je to tudi ena najbolj prometnih plovnih poti.

VAM JE ŽIVLJENJE POMORCA USTREZALO?

Vedno šteješ dneve na koledarju, kdaj bom lahko šel ... zmeraj so lepi trenutki, ko prideš domov. Potem te pokličejo in moraš na vrat na nos spakirati. Za pomorca se čas doma ustavi in ko se vrneš, te marsikaj preseneti. Sicer pa so plače dobre, izkušnje pa neprecenljive. Moram pohvaliti tudi našo fakulteto, saj z izobrazbo ladijskega strojnika lahko zelo hitro dobiš novo službo. Še več kot to, lahko se prodajaš na svetovnem trgu. Gre za deficitaren poklic, poleg tega so pomorci iz naše bivše države SFRJ zelo cenjeni zaradi njihovega znanja, prilagodljivosti ter pripadnosti firmi in morju.

ČUTITI JE MALCE NOSTALGIJE V VAŠEM PRIPOVEDOVANJU ...

Malo mi je žal, da sem nehal. Mislim, da bom šel na potniško ladjo, pa sem dobil

službo v Luki. Če bi se še enkrat vrnil nazaj, bi najbrž podaljšal to izkušnjo. Redno pa opravljam »refreshmente«, zato da imam stalno aktivno klaso. Se tudi redno izobražujem in vsakih pet let opravi izpite. Pustil sem si to »bilko«, za vsak slučaj.

KOLIKO SE POMORCI V LUKI MED SEBOJ POZNATE?

Nekateri smo se poznali že prej, nekaj zdaj preko Luškega glasnika.

NAJBRŽ STE DOŽIVELI TUDI MARSIKAJ NA VAŠIH PLOVBAM?

Res je. Spomnim se, kako smo našli slepe potnike, ki smo jih stražili, so se nam skrili, pa smo jih lovili, končno našli in predali oblastem. Ob razburkanem morju je naše ladje, ki so zelo visoke, močno premetavalo in takrat dobijo »pašamani« svoj pomen. Nepozabna izkušnja je bil tudi Dunkerque, kjer je bila ladja dva meseca na popravilu. Gre za lepo obmorsko mestece z drugačnim načinom življenja. Eno celo poletje smo bili tudi v Antwerpnu, kjer smo imeli ladjo v doku. Imeli smo

probleme s spanjem, saj smo izklopili vse pogone in ladjo priklopili na elektriko iz obale. Ko se prvič vkrcas na ladjo, ne moreš spati, ker vse trese in bobni, v doku pa nas je motila tišina.

KAJ PA V SLUŽBI, VAM KORISTIJO POMORSKE IZKUŠNJE?

Zelo, v službi in v življenju nasploh. Če je potrebno nekaj narediti, rešiti, popraviti, je pač to potrebno. Ni izgovorov, na ladji si dejansko na isti ladji. Potrebna je tudi potrpežljivost, prilagodljivost, razumeti moraš sistem, kako deluje in logično povezati stvari. Na ladji si 24 ur na dan z ljudmi, ki so ti všeč ali ne. Zato moraš biti tolerant. Vse to oblikuje drugačen pogled na življenje, odpira nova obzorja, podobno, kot vsako potovanje. Spoznal sem tudi veliko prijateljev iz Hrvaške, Bosne, Slovenije, s katerimi smo še zdaj v stiku in v lepih odnosih. To je tudi nekaj lepega, kar ti da ta izkušnja.

Sonja Kranjec

Luški ironman tekmuje z veseljem

23. septembra se je tekmovanja ironman, prve takšne športne prireditve v Sloveniji, na kateri je tekmovalo 1.400 triatloncev iz 48 držav, udeležila tudi ekipa iz Luke Koper. Odločili so se za štafeto, le Sanin Ljuca (v Luki Koper dela v depoju za popravilo kontejnerjev) je tekmoval v vseh treh disciplinah, v plavanju, kolesarjenju in teku.



Veselje na cilju.

NAJPREJ ISKRENE ČESTITKE ZA IZJEMEN PODVIG, SAJ KO GRE ZA IRONMAN, VEDNO GOVORIMO V PRESEŽKIHI!

To je bil polovični ironman, kar pa ne pomeni, da ni šlo za izjemno zahtevno preizkušnjo. Uvrstil sem se na 888. mesto, kar je zame lep uspeh. Plavalni del smo triatlonci opravili v morju pred Koprom (1.900 metrov), 90-kilometrsko kolesarsko trasa nas je vodila do Milj na Črni Kal in čez Sveti Anton v Koper, 21 km dolg tekaški del pa je potekal po stari obalni cesti do Izole in nazaj v Koper. Za vse sem potreboval 6 ur, 35 minut in 56 sekund (zmagovalec nekaj manj kot 4 ure in pol). Moji časi so bili za plavanje 36.10, za kolo 3.26 in za tek 2.23, 10 minut pa sem porabil za preoblačenje.

ALI SI PRVIČ TEKMOVAL V TRIATLONU? SI SE NANJ VELIKO ČASA PRIPRAVLJAL?

Da, to je bil moj prvi triatlon. Športu se nasploh veliko posvečam. Na leto prekolesarim okoli 5.000 kilometrov, poleti veliko plavam, tekem pa sem vedno.

Nimam trenerja, treniram sam ali s prijatelji. Za ironman sem se bolj intenzivno pripravljaval tri mesece. Res mi treningi vzamejo precej časa, imam pa srečo, da me moja družina ne ovira, žena je potrpežljivo zraven. Hčerki sta tudi predani športu in že dosegata lepe uspehe, starejša pri namiznem tenisu, mlajša pri rokometu.

KAKO SI DOŽIVEL SVOJ PRVI TRIATLON V KOPRU?

Prvič je bil organiziran v Kopru. Nanj se je najprej prijavil prijatelj, pa sem se odločil tudi sam. Ob prijavi dobiš tri vrečke z opremo. Organizacija je bila super, vsi so jo hvalili. Povsod so bile okrepčevalnice s sokovi, vodo, sadjem ... Po plavanju so nas povlekli ven, potem smo tekli do vrečke do kolesa. Bilo je kar težko, vreme je bilo sicer dovolj hladno, tako da mi plavanje in kolo nista delala težav. Težje je bilo na teku, saj je vmes tudi rosilo, tako da je bilo zelo naporno na koncu teči v tisti sopari.

KOT DOMAČIN SI IMEL PREDNOST, SAJ POZNAŠ TRASO, VEŠ, KJE POSPEŠITI IN KJE PRIHRANITI MOČ?

To že, ampak tisti najboljši so zelo strenirani, tako da domicilna prednost nič ne pomaga. Ko sem na primer prišel s kolesom v cilj, so nekateri tekači štartali že 20 minut prej, tudi zato, ker je bila velika gneča.

GNEČA JE BILA TUDI MED OBISKOVALCI?

Ogromno ljudi je prišlo, v Istri je bilo v tistih dneh 20.000 nočitev! Tudi mene so spodbujali starši, družina, prijatelji in sodelavci. To mi je dalo še večjo spodbudo,



Avgusta se je Sanin odpravil s prijatelji do Salzburga, od koder so v petih dneh prekolesarili 570 km do doma

več moči, kar je še posebej pomembno proti koncu tekmovanja. Na teku se kar boriš, ampak nisem želel pretiravati in za prvič je moj rezultat kar lep uspeh. Morda bi bil lahko hitrejši v teku ali plavanju, ampak kaj bi imel od tega, da bi na cilj prišel 15 minut prej? Pomembno je, da to delaš z veseljem, nekateri pa res pretiravajo.

BOŠ ŠE ŠEL NA KAKŠEN TRIATLON?

Verjetno. Zdaj bodo to od mene tudi pričakovali. Lepo je, da sem motiviral tudi sodelavce, da bi se pripravili.

Drugo leto nameravamo oblikovati kar tri ekipe, letos smo imeli samo eno. V Istri je podpisana pogodba za izvedbo treh maratonov, torej še najmanj dveh. Moja tiha želja pa je, da bi se pripravil na pravi ironman. Ne vem, če bom uspel, bom pa zaradi tega boljši na polovičnem ironmanu. (smeh)

Sonja Kranjec

Foto: osebni arhiv Sanin Ljuca

Omogočili smo nakup novega električnega vozila

9. oktobra je v Škocjanskem zatoku potekala slovesna predaja električnega delovnega vozila za upravljanje naravnega rezervata.



Na tesno vožnjo z novim vozilom se je popeljal tudi predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel. Foto: Sebastjan Šik

»Odkar je Škocjanski zatok dokončno urejen in ponovno odprt za obisk, je precej upravljaljskih aktivnosti povezanih z vzdrževanjem poti in drugih površin, na katerih se zadržujejo obiskovalci. Primerna rešitev za te potrebe je uporaba električnega delovnega vozila, s čimer sledimo tudi ciljem trajnostne mobilnosti

na zavarovanem območju narave,« je odločitev za nakup v imenu rezervata komentirala **Nataša Šalaja**.

Nakup vozila je s sponzorskimi sredstvi v višini 25.000 € skoraj v celoti omogočila Luka Koper, d. o., ki že več let podpira delovanje in vzdrževanje naravnega rezervata,

ležečega v neposredni bližini pristanišča. Na dogodku je predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** povedal: »Luka Koper se zaveda vpliva, ki ga ima pristaniška dejavnost na okolje in odgovornosti do najbližjih sosedov. Sodelovanje med Luko in zatokom je zgleden primer sobivanja industrije in zavarovanega območja, ki zvišuje vrednost tudi naši osnovni dejavnosti. Danes imamo vse več strank, ki imajo občutek za okoljevarstvo in to pričakujejo tudi od svojih poslovnih partnerjev.«

Nataša Šalaja se je Luki zahvalila za sredstva, ki jih je Škocjanskemu zatoku namenila v vseh teh letih. »Luka Koper je bila v lokalnem okolju prvo podjetje, ki je naše delovanje finančno podprla že leta 2000 in s tem izkazala zaupanje v razvijajoče se zavarovano območje v soseščini.«



Vozilo je praktično, okretno in okolju prijazno, saj ne povzroča hrupa in pri njegovem delovanju ne nastajajo emisije. Foto: Bia Rakar

Spomnimo, da je Škocjanski zatok največje polslano mokrišče v Sloveniji, ujeta med mestom in pristaniščem na eni strani in obalno štiripasovnico na drugi.

Nekateri mu pravijo tudi zeleno srce Kopra, saj ima veliko pozitivnih vplivov na lokalno okolje in želimo si, da bi tako ostalo tudi v prihodnje.

Na Istrskem kolesarskem maratonu tudi luška ekipa

6. in 7. oktobra je v organizaciji Kolesarskega društva Raketa potekal Istrski kolesarski maraton. Osrednje prizorišče je bilo v Izoli, kjer je maraton spremljal bogat program. Osrednji dogodek športne prireditve, ki je letos potekala že 6. leto zapored, je bil nedeljski maraton. Ob 10. uri je nekaj čez 500 kolesarjev krenilo na tri razgledne trase: 13 km, 50 km in 78 km. Kolesarski festival je bil zaradi muhastega vremena nekoliko okrnjen, so povedali organizatorji, ki jim vreme že drugo leto zapored ni najbolj naklonjeno.

Dogodka se je udeležila tudi ekipa osmih luških kolesarjev, ki so se večinoma odločili za srednjo traso (ta je nosila ime Luka Koper, saj smo bili med glavnimi sponzorji dogodka). Luka Koper že več let podpira Istrski kolesarski maraton v okviru sklada Živeti s pristaniščem. »Istrski kolesarski maraton spodbuja gibanje, rekreacijo in druženje, zato



Foto: Branko Furlanič

Luški kolesarji so bili nad dogodkom zelo navdušeni. »Super organizacija, odlična družba, veliko smeha in klancev,« je komentiral Gašper Obid. Podobnega mnenja je bil tudi Sandi Grbec: »Vreme je zdržalo, mi smo zdržali, vse je bilo super.« Ekipo so sestavljali (z leve) Amel Šumić, Sandi Grbec, Andrej Germek, Čedomir Čanadi, Iztok De Faveri, Sanin Ljuca, Jani Bone in Gašper Obid, ki so se pred štartom slikali z izolsko maskoto Bepijem.

pomembno prispeva k aktivnemu in zdravemu načinu življenja. Hkrati krepi turistični potencial slovenske Istre, saj se ga udeležujejo tudi številni tekmovalci iz preostalih delov Slovenije in tujine.

Podpora Luke Koper je nepogrešljiva za izvedbo dogodka, ki spada med najboljše

organizirane v Sloveniji, sodelovanje z lokalnim gospodarstvom in posamezniki pa je ključno za nadaljnji razvoj osrednje kolesarske prireditve v regiji,« je v imenu organizatorja povedal **Goran Sambt**.

Stran ureja Mateja Clarici

Bili smo na prvem IRONMANU v Sloveniji

23. septembra je v Kopru potekala prva izvedba I Feel Slovenia IRONMAN 70.3 Slovenska Istra, največjega triatlonskega dogodka v zgodovini Slovenije, ki je pri nas potekal v polovični različici (številka 70.3 (milij) predstavlja seštevek vseh dolžin, ki jih morajo tekmovalci premagati). Za naziv jeklenega moža se je potegovalo 1.670 tekmovalcev iz 48 držav, od tega 1.400 posamezno, 270 pa v štafeti. V okviru sponzorstva dogodka – Luka Koper je veliki pokrovitelj Ironmana, je bila med njimi tudi luška ekipa. Trije so nastopali v štafeti, eden pa posamezno. Štafeto so sestavljali **Adrijano Partalo** - plavanje, **Jani Bone**- kolesarjenje in **Peter Babič**- tek. Posamezno pa je tekmoval Sanin Ljuca (intervju z njim objavljamo v tej številki). 1,9 km plavanja, 90 km kolesarjenja in 21 km teka so »naši« opravili v zelo dobrem času: štafetarji v 6 h 40 min, Sanin pa v 6 h 35 min.



Petru, Adrijanu in Janiju (z leve) čestitamo za uspešno prestano železno preizkušnjo.

ZBRALI SMO NJIHOVE VTISE:

Adrijano Partalo:

»Že skoraj teden je mimo in še sem pod vplivom tekmovanja. Toliko tekmovalcev na enem kupu in organizacija, da dobiš kurjo kožo. Par dni pred tekmo, smo se s sotekmovalcema večkrat srečali in debatirali o tekmovanju. O samem nastopu na Ironmanu nisem bil popolnoma prepričan. Med poletjem sem veliko plaval, ampak pol krajšo razdaljo. Na koncu pa sem se vendarle odločil, saj sem imel samo kopalke, skoraj vsi tekmovalci pa neoprenske obleke. Še dobro, da je morje imelo skoraj 23 stopinj, tako da je bilo užitek plavati. Začetek tekmovanja je bil ob 8.00, prvi so šli v morje posamezni tekmovalci, štafetarji pa pol ure za njimi. Od trenutka, ko sem stopil v vodo, sem samo mahal z rokami brez pavze do cilja. Ko sem prišel iz morja sem stekel do Janija, mu predal čip ... in si oddahnil. Hvala Luki Koper za nepozabno doživetje in Mateji za organizacijo in podporo, ki nam je dala še dodatno motivacijo.«



Prvi je v cilj pritekel Poljak Michal Rajca, pričakala sta ga predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel in direktorica Slovenske turistične organizacije Maja Pak.

Foto: Sebastijan Šik

Jani Bone:

»Še do nekaj dni, mesecev in let nazaj samo gledaš in bereš o Ironmanu in kar naenkrat si del tega - prvega Ironmana v Sloveniji, na domačih tleh. Z opravljenim kolesarskim delom sem še kar zadovoljen. Štartal sem zelo slabo zaradi padca in poškodovanega kolena, vendar sem imel energije in volje dovolj, da sem vztrajal. Rekel sem si, saj sem Ironman, mar ne? S svojim gorskim kolesom sem prehitel kar nekaj tekmovalcev z veliko boljšimi in dražjimi kolesi. Organizacija je bila vrhunska, vzdušje enkratno. Pohvalil bi Adrijana in Petra, saj sta odlično opravila vsak svoj del. Zahvaljujem se podjetju, da mi je omogočilo udeležbo na tem dogodku, v veselje mi je bilo predstavljati Luko Koper. Datum za drugo leto je že označen na koledarju. Priprave so se že začele.«

Peter Babič:

»Z mešanimi občutki sem čakal Janija, da je prikolesaril in mi predal merilni čip. Pot je vodila čez Koper proti Bertokom in nato po Parenzani proti Izoli in nazaj. Ob trasi je bilo veliko prostovoljcev in navijačev, ki so nas spodbujali. Prehitel sem kar nekaj tekačev, ki so bili verjetno že utrujeni od plavanja in kolesarjenja in vsakega gledal z občudovanjem. S ponosom sem tekkel v majici Luke Koper, udeležba na takih dogodkih mi veliko pomeni.«

Mateja Clarici



Na dogodku smo imeli tudi fotostojnico, kjer so mimoidoči pozirali z luškimi čeladami in odsevniki ter domov odnesli spominček iz pristanišča.

Foto: Mateja Clarici

IRONMAN je blagovna znamka, ki je nastala pred 40. leti v ZDA, ko se je 15 tekmovalcev na Havajih prvič pomerilo v triatlonski preizkušnji: plavanju, kolesarjenju in teku. Danes je izziv za najbolj »jeklene« športnike prerasel v globalno vrsto dogodkov, teh je na leto nekaj čez sto. Ironman je zgodba o uspehu, saj zagotavlja tako lastnikom licence kot destinacijam na katerih organizirajo te dogodke uspešno poslovno zgodbo. Po statistikah Ironman organizacije vsak udeleženec serije 70.3, ki mora za prijavnino v povprečju plačati 250 €, na dogodek pripelje še 2,5 spremljevalca, ki v povprečju ustvarijo 3,5 nočitve. Skupaj dogodek ustvari preko 4 milijone € potrošnje. Posebnost Ironman dogodkov je tudi v tem, da nagovarjajo zelo specifično ciljno skupino. Po statistiki, jih je več kot 20 % zaposlenih na vodilnih mestih v gospodarskih družbah, kar daje tem dogodkom posebno težo. Blagovna znamka Ironman je v lasti kitajskega podjetja Wanda, ki je za lastništvo podjetja World Triathlon Corporation odštelo 650 milijonov dolarjev.