

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Dominko

Prvi obisk
ministrice

Luški dnevi v
tujini

Okoljska
nagrada

Fumigacija
kontejnerjev
proti nadležni
žuželki

Podaljšali bomo prvi pomol

Gradbeno dovoljenje za podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala na prvem pomolu je postalo pravnomočno 2. novembra, potem ko se ni nihče nanj pritožil. Gradbeno dovoljenje je bilo izdano za izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra ter za izgradnjo zalednih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m². Dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, bo tako znašala 695 metrov.

Med čakanjem na izdajo in pravnomočnost gradbenega dovoljenja je družba že objavila javno naročilo za izbor izvajalca za dobavo in vgradnjo tesnih pilotov. Po izvedbi tega dela sledi

postopek monitoringa testnih pilotov. Začetek gradnje podaljšanja pomola se bo dejansko začel predvidoma maja 2019.

Celotna investicija podaljšanja operativne obale in izgradnje zalednih skladiščnih površin na južni polovici pomola naj bi bila zaključena predvidoma v začetku leta 2021. V skladu s poslovno strategijo družbe se bo do takrat letna kapaciteta kontejnerskega terminala postopoma povečevala na najmanj 1,3 mio TEU letno. Z optimizacijo operativnih procesov in z dodatnimi infrastrukturnimi ukrepi, ki so že v teku, bomo lahko dosegli letno kapaciteto 1,5 mio TEU.

Podaljšanje prvega pomola je ključen strateški projekt družbe, ki poleg

naložb v infrastrukturo predvideva tudi nabavo novih dvigal, strojev in druge opreme. Luka Koper bo tako samo v posodobitev in povečanje kontejnerskega terminala vložila skupaj okoli 235 mio € (del investicij, vključno z nabavo novih dvigal, 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.



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 Clariči, 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: luskiglasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Požnenel
Produkcija: ČZD Primorske novice
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1800 izvodov
Časopis je brezplačen.
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Pomembno
je izzive
prepoznati in
jih reševati.



Foto: Mateja Dominko

Ne skrivamo glave v pesek

Lepo je, ko nekdo prepozna tvoje dobro delo. Velikokrat smo tako zatopljeni v dnevno rutino, naloge in izzive, da si ne vzamemo časa in se veselimo uspehov. Zato je prav, da si vsake toliko nastavimo ogledalo, se primerjamo z drugimi in si tudi na ta način potrdimo, da smo na pravi poti.

Tik pred zaključkom redakcije Luškega glasnika smo prejeli lepo novico, da smo dobitniki okoljske nagrade, ki jo vsako leto podeljujejo na Okoljskem srečanju; letos sta ga že osmič organizirala časnik Finance in Eko sklad. Nagrado smo prejeli v kategoriji mednarodno okoljsko partnerstvo in sicer za projekt Neptunes, v okviru katerega sodelujemo z enajstimi pristanišči iz celega sveta z namenom skupnega reševanja težav s hrupom ladij ter izmenjave izkušenj in dobrih praks na tem področju.

To ni prva nagrada na področju okoljevarstva. Leta 2014 smo, na primer prejeli nagrado združenja evropskih pristanišč ESPO in sicer za inovativne projekte na področju okoljevarstva. Prijavili smo namreč nov sistem prekrivanja razsutega tovora z odpadno celulozo, pa izdelovanje opek iz mulja ter še nekaj drugih projektov. Med pristanišči, ne le Evrope, ampak celega sveta dosega koprsko najvišje standarde in to nam tujci bolj priznajo kot domače okolje. Preseneča me, ko namreč v izjavah kandidatov za župane poslušam, kako je koprsko pristanišče problem zaradi prašenja, svetlobnega in zvočnega onesnaževanja. Svetila smo že zdavnaj prilagodili zakonskim zahtevam in če pogledate fotografiji na strani 132 trajnostnega poročila 2017, ki je dostopen na naši spletni strani, se boste lahko sami prepričali, da je razlika med prej in potem bistvena. Vendar zaradi varnosti pri delu in dela v nočnem času pristanišče ne bo nikoli povsem zatemnjeno. Bolj za šalo kot zares, enkrat mi je bivša sodelavka potarnala, da ponoči ne

more spati, ker ji sveti iz pristanišča, pa sem jo vprašal, če ima na oknu polkna ali žaluzije. Ni jih imela! Kaj naj ji rečem, če ne bi bilo pristanišča, bi jo pa verjetno motila cestna svetilka.

Tudi glede onesnaževanja s prašnimi delci težko razumem pritožbe, ko pa meritve kažejo, prvič, da smo precej pod zakonskim pragom in drugič, da smo od leta 2014, ko smo začeli uporabljati odpadno celulozo, raven prašnih delcev prepolovili. Tudi ta podatek lahko najdete v trajnostnem poročilu. Na strani 107, da vam ne bo treba preveč listati. Dve strani naprej pa najdete še podatke ARSO, kako imamo v Kopru najmanj onesnažen zrak med vsemi večjimi slovenskimi mesti.

Hrup je problem. Vendar ne hrup, ki nastaja zaradi pretovorne dejavnosti v pristanišču, ampak zaradi nekaterih ladij. In ravno s tem se ukvarja projekt Neptunes, za kar smo dobili okoljsko nagrado. Ampak kljub temu se mi zdi pomembno to, da ne skrivamo glave v pesek. Da se problema zavedamo in ga rešujemo. Vedno sem zagovarjal tezo, da je pristanišče pač industrijski objekt, ki kot tak ima določene vplive na okolje, ki kot tak tudi predstavlja določeno tveganje. Pomembno pa je te izzive prepoznati in jih reševati. Zato se mi ne zdi korektno, da nekateri, ki bodo morda celo vodili lokalno politiko, tako posplošeno in pavšalno delijo komentarje o pristanišču. Kot bi tekmovali, kdo bo bolj kritičen. Namesto, da bi tekmovali v tem, kako temu, edinemu slovenskemu pristanišču čim bolj olajšati poslovanje. Ne smemo pozabiti, da pristaniška dejavnost vendarle prispeva skoraj deset odstotkov letnih prihodkov Mestne občine Koper in kar tretjino letnih prihodkov občine Ankaran.

Sebastjan Šik

Ohranjamo konkurenčno prednost

LAŽJI VSTOP ZA TOVORNJAKE

Z 22. oktobrom smo za tiste avtoprevoznike, ki so imetniki letnih dovolilnic in so že pristopili k sistemu predplačniškega plačevanja vstopa v pristanišče, uvedli avtomatsko odčitavanje voznirove dovolilnice ob vstopu v pristanišče. S tem smo poenostavili vstop tovornjakom, ki ne potrebujejo več postanka na kamionskem terminalu, hkrati pa povečali pretočnost na pristaniških cestah. Zato si prizadevamo, da bi čim več avtoprevoznikov pričelo uporabljati sistem predplačniškega plačevanja vstopa v pristanišče.



Foto: Arhiv Luka Koper

NAJAVA KAMIONOV IN NOV TOVORNI VHOD

V drugi fazi bomo projekt nadgradili s sistemom najave kamionov, ki bo v celoti zaživel marca 2019, ko je predviden zaključek del in otvoritev novega, dodatnega vhoda za tovornjake, t. i. Srminski vhod. Prednost tega sistema bo brezpapirno poslovanje, saj bo dovolilnica za vstop v pristanišče hkrati tudi nosilec informacije kdaj in na kateri lokaciji bo tovor pripravljen za prevzem. Prednost nove pridobitve bo še posebej opazna z novim Srminskim vhodom, do katerega bodo tovornjaki dostopali neposredno z avtoceste. S tem si bodo skrajšali čas potovanja, predvsem pa lažje načrtovali svoj prihod. Tako bomo razbremenili obstoječi kamionski terminal ob robu mesta, mestne vpadnice, pa tudi prometne poti znotraj pristanišča. Na nov vhod bomo preusmerili približno 40 % tovornjakov - od več kot 800, ki jih v povprečju vsak dan vstopa v pristanišče. Na Srmin bomo usmerjali predvsem tiste, namenjene na drugi pomol, kjer so površine za potrebe terminalov za generalne, sipke in tekoče tovore ter velike skladiščne površine za avtomobile. Kamionski promet je namreč v zadnjih letih v porastu. Samo v letošnjem letu je bil ta porast 10% v primerjavi z enakim obdobjem lani.



Foto: Roberto Levanič

TERMINAL ZA AVTOMOBILE

Poleg novega vhoda in novega sistema najave kamionov se v Luki Koper intenzivno ukvarjamo še z drugimi naložbami, ki bodo bistveno povečale kapacitete naših terminalov. Pridobili smo gradbeno dovoljenje za izgradnjo dodatnih tirov v zaledju tretjega bazena oz. za potrebe avtomobilskega terminala ter gradbeno dovoljenje za izgradnjo novega RO-RO priveza v tretjem bazenu. V teku je postopek izbire izvajalca nove garažne hiše za skladiščenje 6.000 vozil. Prav tako smo na terminalu za avtomobile pred kratkim uvedli nov informacijski sistem ACAR. V dogovoru z državo pa poskušamo v najkrajšem času pridobiti dodatne parcele za skladiščenje vozil. Gre za več kot 100.000 m² površin tik ob ograji pristanišča, ki so po državnem prostorskem načrtu namenjene pristaniški dejavnosti.



Foto: Mateja Dominko



Foto: Jaka Jeraša

Ministrica na spoznavnem obisku

Luko Koper je 24. oktobra obiskala nova ministrica za infrastrukturo **Alenka Bratušek** s sodelavci. Uprava jim je predstavila poslovanje družbe s poudarkom na razvojnih načrtih in investicijskih projektih, ki so že v teku oziroma bodo stekli v kratkem.

Strateško najpomembnejši je zagotovo podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala na prvem pomolu, za katerega je Luka Koper že prejela gradbeno dovoljenje. Stroji pa že brnijo na novem kamionskem vhodu na Srminu, ki bo prispeval k izboljšanju interne logistike v pristanišču ter sprostil tovorni promet po mestnih prometnicah. Aktualni so še nekateri drugi projekti kot so nova garažna hiša, privez za ladje za prevoz vozil in nakup sodobne opreme.

Ministrica je vodstvo Luke Koper seznanila s potekom aktivnosti, vezanih na gradnjo nove železniške povezave Divača – Koper ter korake, ki so jih na ministrstvu že naredili pri odkupu zemljišč znotraj koncesijskega območja Luke Koper. »Naša zaveza



Ministrico Bratuškovo s številčno ekipo je sprejela uprava Luke Koper. Foto: Tomaž Primožič/FPA

je, da država problematiko pristanišča rešuje maksimalno hitro in učinkovito. Prizadevamo si, da bi se gradnja

drugega tira začela čim prej,« je po srečanju poudarila ministrica.

Tatjana Jazbec

Luški dan v Izraelu

V Tel Avivu smo 16. oktobra v sodelovanju s slovenskim veleposlaništvom že četrto leto zapored organizirali dogodek Dan Luke Koper za izraelske poslovne partnerje. Gre za osrednji slovenski gospodarski dogodek v Izraelu, ki predstavlja prvovrstno promocijo slovenskega gospodarstva ter postaja vse bolj pomemben v gospodarsko-poslovnih krogih. Zato je deležen vedno večje pozornosti tudi na politični ravni in pomembno prispeva k prepoznavnosti Slovenije v Izraelu.

Tokratni dogodek je zaznamovala rekordna, najštevilčnejša udeležba doslej, tako s slovenske (40 članov – poleg naše ekipe še 17 logistov), kakor tudi iz izraelske strani (cca 90 predstavnikov špediterjev, agentov in izvoznikov).

Izraelske partnerje so pozdravili veleposlanica **Barbara Sušnik**, član uprave Luke Koper **Metod Podkrižnik**

in **Fabio Hrvatin** v imenu Sekcije pristaniške skupnosti. Slednja sta se izraelskim partnerjem zahvalila za skoraj 60 let sodelovanja in potrdila naša prizadevanja za izboljšanje kakovosti storitev. Vodja trženja **Mitja Dujc** je predstavil naše zadnje dosežke in načrt širitve infrastrukture ter nakup opreme za pristanišče. Sledila je podrobnejša predstavitev železniških operaterjev Adria kombi in Baltic rail, ki

sta predstavila kontejnerske povezave z Bavarsko in Poljsko ter rastoči logistični potencial baltsko-jadranskega koridorja in krepitev servisov iz Kopa za poljski trg.

Luka Koper ima že vrsto let odlične direktne kontejnerske povezave z dobrim tranzitnim časom s pristaniščema Haifa in Ashdod. Celostni servis odlikuje hitra odprema prispelega blaga do naših zalednih tržišč, beležimo pa rast pretovora kontejnerskih zbirnikov v izvozu za Izrael iz Srednje in Zahodne Evrope (s preusmerjanjem tokov iz severnih pristanišč) ter Balkana.

Odličnost je rezultat sodelovanja vseh udeležencev v logistični verigi preko Luke Koper, kar predstavlja potencial za še več tovara.

Letni pretovor izraelskega blaga znaša približno 600.000 ton, največ je uvoženega in izvoženega blaga v kontejnerjih, avtomobilov in živine v izvozu ter surovin v uvozu.

Tekst in foto: Milena Slobko Jerman



Z največjega srečanja logistov na Poljskem

V poljskem pristaniškem mestu Gdynia je 12. oktobra potekal dogodek Duck meeting Poland. Gre za letno srečanje agentov, špediterjev, železniških operaterjev, ladjarjev in avtoprevoznikov, skratka vseh najpomembnejših akterjev na področju logistike na Poljskem. Dogodek je izdatno podprla Luka Koper, saj predvsem v zadnjih letih ugotavljamo porast zanimanja poljskih logističnih podjetij za južno morsko pot, torej preko Kopra.

»Duck meeting je bil odlična priložnost, da se predstavimo potencialnim strankam in utrdimo odnose

z obstoječimi, saj se dogodka vsako leto udeležuje več kot 2.000 ljudi. Poljska se je v zadnjih letih razvila v eno pomembnejših evropskih logističnih velesil, zato je prisotnost na takih dogodkih zelo pomembna,« je povedal **Borut Čok** iz Področja trženja.

V letu 2017 smo za poljski trg pretovorili približno 230.000 ton blaga. Od tega je bilo 20.000 kontejnerjev, v katerih poleg raznega blaga (predvsem sestavnih delov za avtomobilsko in elektro industrijo) potujejo v izvozu poljska jabolka (teh je bilo za 1.000 TEU) v uvozu pa pomaranče,



Dogodek je že 19. leto zapored organizirala logistična revija Namiary na Morze i Handel. Generalni pokrovitelj letošnjega srečanja je bila Luka Koper, za katero je poljski trg zelo zanimiv. (foto: arhiv Namiary na Morze i Handel)

grozdje in krompir iz Egipta. Preko kopskega pristanišča potujejo v pomembnih količinah tudi avtomobili

in osnovna surovina za njihovo izdelavo, veliki koluti pločevine.

Mateja Clarici



Z leve: Metod Podkrižnik, član uprave Luke Koper, Dorota Książkiewicz, direktorica SSIL, Dariusz Mierkiewicz, novi promotor za poljski trg in Borut Čok iz Področja trženja Luke Koper.

Novi promotor Luke

Od oktobra ima Luka Koper novega razvojnika poljskega tržišča.

Dogovor o zastopanju smo podpisali z družinskim podjetjem SSIL iz Gdanska, ki se

prvenstveno ukvarja s svetovanjem na področju logistike.

Dariusz (Darek) Mierkiewicz je v podjetju vodilni partner in ima za sabo pestro kariero s področja pomorske logistike. Med drugim kot vodja operative za Poljsko pri večjem kontejnerskem ladjarju,

vodja kontejnerskega oddelka pri poljskem ladjarju ter kot razvojniki poslov pri intermodalnem operaterju in več špedicijah.

Kontakt:
Poland.office@luka-kp.si
ali M: +48 663 065 603

Iskanje poslovnih priložnosti na Bavarskem

Na poslovnem sprejemu, ki smo ga 24. oktobra organizirali v Münchnu, se je zbralo približno 70 predstavnikov logističnih podjetij iz vrst ladjarjev, prevoznikov in špediterjev ter logističnih oddelkov nekaterih večjih nemških proizvodnih podjetij. Dogodka se je udeležil tudi **Franci But**, veleposlanik RS v Nemčiji ter generalna konzulka RS v Münchnu **Dragica Urtelj**.

V Luki Koper si skupaj s pristaniško skupnostjo že vrsto let prizadevamo, da bi z južnega dela Nemčije pritegnili več količin blaga, predvsem kontejnerjev. Bavarska velja za enega najbolj industrijsko razvitih območij Evrope. Letni kontejnerski promet Zvene dežele Bavarske je ocenjen na 1,3 milijona TEU

(kontejnerskih enot), kar je praktično dvakratnik celotne Avstrije, ki letno uvozi oz. izvozi za približno 0,6 milijona TEU.

Začetki sodelovanja Luke Koper z Nemčijo segajo v sedemdeseta leta prejšnjega stoletja, ko se je nemški trg oskrboval s sadjem in zelenjavo iz Sredozemskih držav preko Kopra. Kasneje je ta promet upadel, nov zagon pa je dobil z vstopom Slovenije v EU leta 2004. Od takrat se je bistveno povečal pretovor najbolj uveljavljenih nemških avtomobilskih znamk – med večjimi po količini pretovora v Kopru je skupina Volkswagen - vključno z Daimlerjem, ki od leta 2015 izvažajo preko kopskega pristanišča avtomobile na Daljni vzhod. Skupna količina pretovorjenih

avtomobilov za Nemčijo je v letu 2017 dosegla skoraj 290.000 enot.

Nekoliko počasneje je v tem obdobju rasel kontejnerski segment, kljub temu pa danes že dosega približno 13.000 TEU na leto. Kot vselej je ključ do uspeha optimalna kombinacija ladijskih in železniških povezav.

Po študiji analitske hiše Drewry poteka preko Kopra najučinkovitejša transportna pot od Shanghaija do Münchna, ki nudi tako časovne kot cenovne prihranke. Z vidika železniških serviso v igra tu pomembno vlogo podjetje Adria Kombi in njegov partner Kombiverkehr, ki poleg rednega servisa ponuja tri direktne tedenske kontejnerske vlake na relaciji Koper - München. Ključna

prednost te povezave je kratek tranzitni čas, približno 1 dan, ter možnost nadaljnje kamionske dostave «do vrat» po celotni Nemčiji.

Rok Štemberger



«Povečanje količin bomo dosegli le z ozaveščanjem poslovnih partnerjev glede naših prednosti, z aktivnostmi kot je bil dogodek v Münchnu. Gre za tek na dolge proge, rezultati našega skupnega dela s pristaniško skupnostjo počasi a vztrajno prihajajo. Vsi pa se zavedamo, da je zanesljivost transportne poti preko Slovenije prvi pogoj za nadaljevanje te zgodbe,» je ob koncu dogodka povedal Miha Kalčič, predstavnik Luke Koper za Avstrijo. (foto: Rok Štemberger)

Zahvala dolgoletnega poslovnega partnerja



Foto: Slorest

Naš poslovni partner Hyundai Glovis je 5. novembra presenetil sodelavce na kontejnerskem terminalu in zanje v znak zahvale za dolgoletno in dobro sodelovanje pripravil manjšo pogostitev. S korejskim podjetjem, ki skrbi za logistiko in oskrbo avtomobilskih tovornovozov v Evropi, sodelujemo že od leta 2005,

največ na kontejnerskem in avtomobilskem terminalu, zadnja leta pa tudi na terminalu za generalne tovore. Ilkwon Song, vodja kopske izpostave Glovis Europe GmbH se je vodstvu in zaposlenim zahvalil za odlično sodelovanje z upanjem, da bi skupne uspehe nizali še mnogo let.

Kitajska delegacija

Gospodarska zbornica iz Pekinga CCPIT je skupaj s predstavniki nekaterih kitajskih podjetij in institucij v okviru svojega obiska v Evropi letos obiskala tudi Slovenijo. Gospodarska zbornica Slovenije je v

sodelovanju s SPIRITom in Primorsko gospodarsko zbornico organizirala predstavitev območnega gospodarstva v Kopru, kjer so si kitajski gostje ogledali tudi luko Koper.



Delovanje pristaniške skupnosti v Kopru je delegaciji predstavil predsednik Sekcije pristaniških špediterjev Slovenije Čedomir Bojanić, Suzana Zornada Vrabec iz Luke Koper pa je izpostavila konkurenčne prednosti Kopra za logistiko blagovnih tokov med Kitajsko in Evropo.

Predstavniki francoskih podjetij



Predstavniki nekaterih francoskih podjetij ladjarja CMA CGM, GEFECO in Société Générale, ki delujejo v Sloveniji, so sredino oktobra izkoristili za skupno srečanje. V družbi nove francoske veleposlanice nj. exc. Florence Ferrari jih je CMA CGM povabil na obisk kontejnerske ladje CMA

CGM Musset, privezane v Luki Koper. Udeleženci so si v spremstvu predsednika uprave Luke Dimitrija Zadela z velikim zanimanjem najprej ogledali koprsko pristanišče, potem pa prisluhnili predstavitvi kapitana ladje o trenutnih izzivih pomorščakov in trendih v pomorski kontejnerski logistiki.

Korejski HTNS po novem tudi v Kopru

Korejska družba Hanaro TNS je bila ustanovljena leta 1999, v Evropi pa je prisotna že od leta 2006. Gre za logistično podjetje, ki ima preko 50 hčerinskih družb v 22 državah sveta. Svojim strankam zagotavlja celovite logistične rešitve, z Luko Koper pa sodelujejo že več kot desetletje, predvsem za oskrbovanje korejskih multinacionalk in njihovih dobaviteljev v našem zaledju.

Oktobra so v Kopru zato odprli svojo izpostavo in ob tej priložnosti priredili otvoritveno slovesnost, na

kateri je bil prisoten tudi njihov generalni direktor **Yeon Don Jung**: »Luka Koper je postala naš glavni vhod v Evropsko unijo za tovor, namenjen v srednjo ter vzhodno Evropo. Njihova storitev je zanesljiva in le s takimi partnerji lahko zagotavljamo kakovostno celostno storitev tudi mi.«

V Evropi imajo pisarne v Avstriji, na Češkem, Madžarskem, na Nizozemskem, v Nemčiji, na Poljskem, Slovaškem in v Sloveniji. HTNS Koper bo fokusiran predvsem

na prevoz blaga iz Azije v EU, glavnino predstavljajo kontejnerji, v njih pa material za avtomobilsko industrijo in elektroniko.

Ob novem začetku koprskim HTNSjcem čestitamo tudi iz Luke Koper in jim želimo veliko poslovnih uspehov!



Na otvoritvi kopske enote, kjer bodo trenutno zaposleni trije, kolektiv pa nameravajo v prihodnjem letu povečati na 10 sodelavcev.

Marmorirana smrdljivka jo je (skoraj) zagodla tudi pri nas

Ne, nimamo težav s pripravo marmornih kolačev ali porabo odvečne količine grozdja, vrste smrdljivka. Gre za težavo pri izvozu blaga v kontejnerjih preko Luke Koper, ki pa smo jo skupaj s člani pristaniške skupnosti in strokovnjaki uspešno rešili.

Konec poletja so nas stranke prosile za pomoč, saj njihovo blago ni moglo potovati preko Luke Koper v Avstralijo, saj so avstralske oblasti od tujih izvoznikov zahtevale potrdilo o ustrezni fumigaciji kontejnerjev še pred odpremo. S tem želijo preprečiti vnos **žuželke, ki ji po slovensko rečemo marmorirana smrdljivka** (*Halyomorpha halys*, ang. brown marmorated stink bug). Na podlagi dodatnih poizvedovanj pa je bilo žal ugotovljeno, da **nihče v regiji** nima registracije oz. dovoljenja za opravljanje te posebne vrste fumigacije.

Stekla je akcija in na račun hitre odzivnosti v naši pristaniški skupnosti, pri čemer moramo izpostaviti predvsem družbo DDD iz Kopra, težave z izvozom kontejnerjev za Avstralijo in Novo Zelandijo zdaj ni več.



Zlatko Dakič, Direktor DDD d. o. o. Koper: »Želim si in prepričan sem, da bo ta dodatna storitev prispevala v dobrobit konkurenčnosti ter celovitosti ponudbe tako Luke Koper, kakor tudi pristaniške skupnosti, za kar si vseskozi prizadevamo.«

Podjetje DDD d. o. o. Koper je bilo s strani oblasti v Avstraliji in na Novi Zelandiji 25. oktobra odobreno kot pooblaščen izvajalec za omenjeni postopek (»**BMSB treatments providers**«).

Koprska družba za dezinfekcijo, dezinskcijo in deratizacijo je tako **edina na tem delu Evropske skupnosti s tem statusom**.

Suzana Zornada Vrabec
Foto: arhiv Zavoda Symbiosis



O žuželki marmorirana smrdljivka (ang. brown marmorated stink bug, BMSB)

Gozdarski inštitut Slovenije pravi, da gre za tujerodno azijsko vrsto, ki je bila pri nas zaznana šele lani.

Izvor: Vzhodna Azija, **prvič opažena** v Sloveniji: 2017 (Goriška)

Poti vnosa: slepi potnik, spontano širjenje

Opis: Sivkasto rjava stenica, dolga 12–17 mm. Telo v obliki ščita, na antenah in robu zadka se izmenjujejo svetli in temni pasovi. Svetla polja na zadku so trikotne oblike, temna imajo rumeno pego. Na sprednjem delu vratnega

ščita in sprednjem robu ščitka ima rumene pike. Na membranastem delu kril ima temne vzdolžne proge. Ličinke so črno-rumene, kasneje potemniijo. Je ekstremen polifag, sesa sočne dele rastlin (jablana, hruška, breskev in nektarina, marelica, sliva, malina, leska, aktinidija in vinska trta), s čimer povzroča gnitje in odmiranje.

Habitat: Pojavlja se na številnih drevesnih in grmovnih vrstah ter zelnatih rastlinah. Najdemo jo na kmetijskih zemljiščih, v urbanih območjih in v naravnih habitatih. Odrasle stenice rade prezimujejo v človekovih bivališčih.

Status: Ponekod v sosednjih državah je že zelo številčna.

Podobne vrste: Sivi smrdljivec in zelena smrdljivka.

Obilna sezona jabolk



Po dveh slabih letinah, ki sta bili posledica spomladanskih pozzeb, je letošnji pridelek jabolk zelo obilen. Še najbolj se tega veselijo na Poljskem, kjer jabolka predstavljajo več kot 80 % delež pridelave sadja v državi. Poljska je največja pridelovalka in izvoznica jabolk na svetu, letos bo po pričakovanih pridelala rekordnih do pet

milijonov ton jabolk. To se pozna tudi v naših skladiščih na Terminalu za sadje, saj poljska jabolka preko našega pristanišča potujejo v Egipt. Prvo pošiljko smo letos dobili že v avgustu, v prejšnjih letih pa se je sezona začela oktobra. V lanskem

letu smo pretovorili 1.000 kontejnerskih enot (TEU) poljskih jabolk, glede na pridelek pa bodo letošnje količine veliko večje.

Tekst in foto: Mateja Clarici



Rekordno letino bomo imeli letos tudi v Sloveniji.

Po ocenah kmetijskega ministrstva je bilo v intenzivnih nasadih nekaj manj kot 82.000 ton jabolk (leta 2016 jih je bilo približno 42.000 ton, lani pa se je pridelek še skrčil na okoli 13.000 ton).

Pridelovanje jabolk je sicer ena od tradicionalnih kmetijskih panog v Sloveniji, predvsem zaradi ugodne klime.

Okoljska nagrada za mednarodno sodelovanje

Luka Koper je letošnja prejemnica okoljske nagrade, ki jo v okviru Okoljskega srečanja že osmo leto razpisujeta časnik Finance in Eko sklad. Nagrade razpisujejo v treh kategorijah, in sicer za okolje najbolj prijazen izdelek, storitev ali postopek, za okolju najbolj prijazno podjetje in za mednarodno okoljsko partnerstvo.

V slednjo se je prijavila tudi Luka Koper in predstavila članstvo v združenju Neptunes (Noise Exploration Program To Understand Noise Emitted by Seagoing Ships). V okviru projekta sodelujemo z 11 pristanišči iz celega sveta, da bi skupaj rešili težave s hrupom ladij in izmenjujemo izkušnje ter dobre prakse na tem področju.

Podelitve so se 8. novembra v Ljubljani udeležili delavski direktor in član uprave **Vojko Rotar**, okoljska managerka Luke **Franka Cepak** in **Boštjan Pavlič**, vodja

Področja varovanja zdravja in ekologije. »Ponosni smo na nagrado, saj je rezultat raznolikih aktivnosti, ki jih Luka Koper izvaja na okoljskem področju in naporov, ki jih vlaga v iskanje rešitev pri zmanjševanju vplivov hrupa.

Ugotovili smo, da se s podobnimi težavami srečuje vse več pristanišč, ki se tako kot koprsko, nahajajo v neposredni bližini mestnih jeder in naselij, zato verjamemo, da bo to sodelovanje zelo koristno. Še najbolj si želimo, da bi s skupnimi močmi dosegli

spremembo zakonodaje, saj tega področja trenutno ne obravnava nobena evropska ali svetovna zakonodaja,« je ob prejetju nagrade povedal Rotar.

Poleg Luke Koper so se za nagrado v tej kategoriji potegovali tudi mednarodna organizacija Alpe Adria Green, Steklarna Rogaška in razvojni center Tecos.

Mateja Clarici

V združenju Neptunes poleg Luke Koper sodelujejo še pristanišča Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Vancouver, Turku, Gothemburg, Kopenhagen, Cork, New South Wales, Stockholm in Kopenhagen. Pobudo za ustanovitev je lani oktobra dalo pristanišče Rotterdam na okoljski konferenci GreenPort Cruise & Congress v Amsterdamu, kjer so se udeleženci strinjali, da je težave s hrupom možno rešiti le z mednarodnim sodelovanjem. Do sedaj so članice pripravile popis stanja in hrupnih ladij, trenutno pa preučujejo zakonodajo v različnih državah (mejne vrednosti so namreč različne) in postopke prijave in obravnave pritožb. V prihodnje nameravajo določiti postopke merjenja hrupa ladij in na podlagi teh pripraviti lestvico, po kateri bi manj hrupne ladje plačevale nižje ladijske pristojbine v pristaniščih, kar bo tudi osnova za pritisk na Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO), da se trenutna zakonodaja spremeni.



V Luki Koper se zadnja leta intenzivno ukvarjamo s hrupom, ki ga povzročajo ladje. Hrup smo v lani sprejeti Okoljski strategiji do leta 2030 opredelili kot enega večjih okoljskih izzivov. Meritve kontinuirano izvajamo že od leta 2007 in jih objavljamo na spletni strani Živeti s pristaniščem.

Foto: Jaka Ivančič



Okoljsko nagrado je prevzel Vojko Rotar, delavski direktor in član uprave, tudi sicer zadolžen za Področje varovanja zdravja in ekologije.

Foto: Jure Makovac/Finance



Foto: Mateja Dominko

Ko gasilci združijo moči

Poklicna gasilska enota Luke Koper danes šteje 29 gasilcev in se po opremljenosti in usposobljenosti kosa z mnogimi drugimi poklicnimi gasilskimi enotami v državi. Ker potreba po požarnem varstvu raste skupaj z razvojem pristanišča, so postala kontinuirana vlaganja v razvoj gasilskega kadra in

sodobno tehnično opremo stalnica v družbi.

V začetku letošnjega leta smo v gasilski vojni park, ki je štel 3 vozila, dodali še dve - t. i. orodno vozilo za varstvo okolja in hitro tehnično vozilo. Zaradi pomanjkanja prostora v gasilskem domu smo ju začasno namestili v bližnje skladišče, medtem



Ob novi pridobitvi nam je vodja požarne varnosti Luke Koper Matej Ličan povedal: »Zadovoljni smo, da imamo sedaj vsa vozila na enem mestu, saj nam to omogoča krajši odzivni čas in hitro intervencijo.«



Veseli za uspešno dokončan projekt so tako poklicni luški gasilci kot prostovoljci (z leve): Boris Marzi (odgovoren za področje civilne zaščite v Luki Koper in član PIGD Luka Koper), Karolina Eler (tajnica PIGD Luka Koper), Ecio Korelič (član PIGD Luka Koper in »oče« oldtimerja), Matjaž Dodič (predsednik PIGD Luka Koper), Gorazd Sulčič (poklicni gasilec in poveljnik PIGD Luka Koper), Matej Ličan (vodja požarne varnosti) in Roberto Levanič (vodja projekta sanacije objekta).

pa v garažo preuredili bivše skladišče orodja, ki se je nahajalo tik ob gasilskem domu. Najprej smo s pregradno steno bivše skladišče orodja razdelili na dva dela ter nato sanirali tlak, obstoječe stene in strop, postavili inštalacije, zgradili sanitarije in pisarno ter vgradili dvizna garažna vrata. Po zaključenih delih je poklicna gasilska enota pridobila veliko garažo za dve vozili.

V stavbi so uredili tudi manjši pregrajen prostor s pogledom na mesto, ki bo namenjen članom Prostovoljnega industrijskega gasilskega društva (PIGD) Luka Koper. Poleg pisarne in sanitarnih prostorov jim je družba predala v uporabo še manjšo garažo, kjer bo svoje stalno

domovanje končno dobilo staro restavrirano gasilsko vozilo, oldtimer Fiat 622.

Predsednik PIGD **Matjaž Dodič**: »Zavedamo se, da požarno varnost v Luki Koper zagotavljajo poklicni gasilci, ki jih moramo spoštovati. Luka pa ima tudi prostovoljce, ki so pripravljeni priskočiti na pomoč. Če znamo stopiti skupaj, kar smo v projektu pridobivanja dodatnih prostorov dokazali, je to kapital, ki ga mora družba ceniti. S pridobitvijo prostorov smo dosegli velik cilj, ki nam daje energijo, da zgodbo skupaj nadgradimo.« Velika zahvala za pridobitev gre predsedniku nadzornega odbora PIGD **Borisu Kranjcu**, ki je projekt tudi začel.»

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

Hitro ukrepali, rešili mornarja



Naši sodelavci so smrti iz rok iztrgali še eno dušo. Na fotografiji v dogodku udeleženi varnostniki in gasilci, zadovoljni po uspešni reševalni akciji. Foto: Vojko Rotar

Zgodaj popoldne 4. novembra je eden od naših varnostnikov pri luškem krožišču opazil na cesti ležečega moškega. Kasneje so ugotovili, da je šlo za mornarja z ene od ladij v luki. Ob preverjanju življenjskih znakov mornarja je ugotovil, da moški ne diha, zato je nemudoma stekla reševalna akcija. Luška ekipa varnostnikov in gasilcev je poskrbela za ustrezno izvajanje temeljnih postopkov oživljanja, ki so srečneža ohranili pri življenju. Ko je v luko prispelo reševalno vozilo, se je moški že ovedel in zadihal, odpeljali so ga v bolnišnico.

Čestitke fantje in velik poklon.

V Španiji delili izkušnje

V Huelvi (Španija) je 23. oktobra potekal mednarodni dogodek, kjer so bile skozi delavnice obravnavane različne teme iz logistike. Pristaniška uprava Huelva je Luko Koper povabila predvsem zato, da bi z njimi delili izkušnje z intermodalnim prevozom hitropokvarljivega blaga in podrobnosti glede vodenja EU projekta FRESH FOOD CORRIDORS (FFC). Ta se je zaključil julija letos in prav skozi ta projekt smo dobili sofinanciranje polovice vrednosti nakupa novega 42-tonskega manipulatorja, postavitve galerij in prenove transformatorske postaje na kontejnerskem terminalu.

Na delavnicah so sodelovali poznavalci logistike iz različnih držav. Španci so predstavili širitev EU koridorjev do Kanarskih otokov in možnosti razvoja logistike preko Tenerifov in Las Palmasa. Italijani iz pristanišč v Liguriji so predstavili velike logistične izzive, ki so nastali po zrušenju mostu na pomembni prometni arteriji v Genovi. Predstavniki EU institucij so predstavili nove perspektive za atlantski TEN-T koridor; španska pristanišča so predstavila sedanje in kratkoročne cilje razvoja utekočinjenega plina v pomorskem prometu ter o novih možnostih, ki



Roberto Richter iz Luke Koper je na dogodku predstavil rezultate projekta Fresh food corridors, možnosti za razvoj novih logističnih verig od jugovzhodnega Mediterana proti Severni Evropi ter pričakovane operativne in tržne perspektive Luke. Foto: pristaniška uprava Huelva

nastajajo ob širjenju TEN-T Atlantskih koridorjev, skupaj z možnostjo povezovanja s celino in Mediteransko regijo.

Roberto Richter



Podonavska makro regija



Del udeležencev foruma podonavske regije z gostitelji iz Luke Koper in organizator Ernst Schmied (četrti z leve). Foto: Suzana Zornada Vrabec

V času od 8. do 13. oktobra se je med Dunajem, Reko in Koprom odvijala konferenca "Danube Macro Region Business Week 2018" v okviru evropskih strateških projektov EUSDR in SECI. Forum, ki ga že vrsto let organizira Dunajčan Ernst Schmied z namenom razvoja poslovnih iniciativ in povezovanja različnih deležnikov v širši podonavski

regiji je tudi letos privabil različne udeležence.

Razprave v Kopru s poudarkom na pomenu razvoja kontejnerskega prometa za regijo so se udeležili predstavniki podjetij iz Avstrije, Hrvaške, Indije, Južne Koreje, Kitajske, Nemčije in Slovenije.

Suzana Zornada Vrabec

O Kadrovskih izzivih in pametnih tehnologijah v transportu in logistiki

16. oktobra je v okviru evropskega projekta Kompetenčni center za razvoj kadrov LOGINS Ljubljani potekala zaključna konferenca Kadrovski izzivi in pametne tehnologije v transportu in logistiki. V projekt je bilo v letih 2017 in 2018 poleg Luke Koper vključenih še 16 drugih podjetij, ki delujejo v kopenskem, zračnem in pomorskem prometu.

Projekt je vključenim podjetjem omogočil 50% financiranje usposabljanj zaposlenih iz 5 tipičnih panožnih profilov, strokovnih delavcev in vodij v logistiki. Na konferenci so bili



Pri projektu je sodelovalo kar 16 podjetij: Aerodrom Ljubljana, Adria Terminali, Bizjak Aleksander prevozi, BLG CarShipping, Broce prevozi in storitve, B&B izobraževanje in usposabljanje, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, Frikus Špedicija, Globus, Intereuropa, Jadroagent International, M.Koželj mednarodni transport, Rail Cargo Logistics, SIGR transport in skladiščenje, Stele Trans, Transocean shipping.

predstavljeni dosežki projekta KOC Logins: več kot 2.500 vključitev v usposabljanje, 1.350 vključenih oseb, nekaj več kot 370.000€ javnih sredstev, preko 300 usposabljanj ter izdelan izobraževalni program Logistika v oskrbnih verigah. V rezultatih je znatni prispevek Luke, sicer pa je bil na konferenci za nas še posebej zanimiv prispevek Roberta Severja z Gospodarske zbornice Slovenije o trendih v logistiki.

Ingrid Maršič



Registrirali smo tudi vozila v internem prometu

Zaradi varnosti v cestnem prometu na luških cestah in deloviščih, smo se odločili popisati in registrirati prav vsa vozila na območju pristanišča. Pričeli smo lani s pregledom in interno registracijo koles ter koles z motorjem. Označili smo jih s posebnimi registrskimi tablicami, ki potrjujejo tehnično brezhibnost in primernost za varno uporabo. Projekt za večjo varnost nadaljujemo z interno registracijo vseh vozil na območju pristanišča, ki jih uporabljajo zunanja podjetja.

Opazili smo namreč veliko vozil zunanjih podjetij, ki jih uporabljajo izključno za operativne namene znotraj pristanišča in so brez registrskih tablic. Zato se kar samo zastavlja vprašanje ali so taka vozila pregledana, tehnično brezhibna in primerna za varno uporabo.

Lastnike neregistriranih vozil smo najprej pozvali, da nam posredujejo vso potrebno dokumentacijo, ki dokazuje, da so vozila tehnično varna za uporabo. Glede na posredovane podatke smo priskrbeli interne registrske tablice za vozila ter jih predali uporabnikom.



Od 1. 11. 2018 so tako na območju pristanišča v uporabi le še interna vozila, opremljena z ustreznimi (internimi) registrskimi tablicami. Neizpravna in neregistrirana vozila morajo lastniki odpeljati iz luke.

Z uvedbo internih registrskih tablic za vozila, ki so v uporabi izključno v

pristanišču, bomo dosegli večjo varnost na luških cestah in deloviščih, sledljivost in prepoznavnost vozil, nezanimljivo pa tudi ekološko nesporna vozila in za nameček še lepši izgled na luških vozniških površinah.

Tekst in foto: Miha Uršič

Vaja na morju tokrat v koprski marini

Velike nesreče na morju se pri nas ne dogajajo prav pogosto. Pride pa do manjših onesnaženj z nafto, olji ali drugimi nenevarnimi snovmi, včasih celo do manjših poškodb oz. požarov na plovilih, kakšen manjši čoln se tudi potopi. Na take nesreče je treba biti dobro pripravljen, zato je državna Služba varovanja obalnega morja (SVOM), ki zadnji dve leti deluje pod okriljem Uprave RS za pomorstvo v sodelovanju z Marino Koper in Luko Koper, organizirala vajo »Onesnaženje 2018«.

Namen tokratne vaje je bil preverjanje in uskladitev izvajanja Načrta zaščite in reševanja ob nesreči na morju (Uprava RS za zaščito in reševanje), Izjave

o varnosti z oceno tveganja Marine Koper ter Načrta zaščite in reševanja Luke Koper, d. d., za industrijske nesreče. Glavni cilj vaje je bil preveriti organiziranost, usposobljenost, opremljenost ter sodelovanje vseh izvajalcev zaščite, reševanja in pomoči na morju, ki se po načrtih vključujejo v zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah na morju, predvsem Službe za varovanje obalnega morja, Marine Koper ter Luke Koper.

Po prihodu na delo je zjutraj mornar iz marine v Koprju odkril, da je prišlo do razlitja dizelskega goriva po marini. Ugotovil je, da zaradi obsežnosti razlitja delavci marine sami ne bodo zmogli

odpraviti posledic, zato je za pomoč prosil Regijski center za obveščanje. Ta je najprej aktiviral Gasilsko brigado Koper ter ekipo za hitre intervencije v Sektorju za varovanje obalnega morja pri Upravi RS za pomorstvo. Gasilske ekipe so ustrezno ukrepale za preprečitev možnega vžiga goriva v morju.

Intervencijo je vodil **Arturo Steffe**, vodja sektorja za varovanje obalnega morja pri URSP, ki je odredil ukrepe za preprečevanje nadaljnjega širjenja in odpravo posledic onesnaženja morja. Zaradi zaznane nevarnosti za širjenje onesnaženja izven marine, je aktiviral tudi sile Luke Koper, ki se po potrebi vključujejo v izvajanje interventnih ukrepov izven luškega akvatorija.

Zaposleni v Maritimni enoti INPO so na kraj prišli z dvema ploviloma in marino zaprli z zaščitno plavajočo zaveso ter tako preprečili iztekanje madeža. Predstavniki SVOM so z baražo lokalizirali razlitje v marini in madež odstranili z listnatim posnemalcem olj ter vpojnim črevesom.

Iz luke sva poleg »operativcev« sodelovala še **Jure Barovič** kot namestnik vodje vaje ter **Nenad Marinkovič** kot ocenjevalec, ki je povedal: »Po analizi vaje pristojni podajo predloge za izboljšanje, z gotovostjo pa lahko že takoj po vaji povemo, da je luška ekipa svoje delo odlično opravila.«

Jure Barovič



Sestri odpeljali skoraj 5.000 prestižnih vozil

25. oktobra je iz našega pristanišča odplula še druga 200-metraška, ladja velikanka za prevoz vozil. Na sestrski RO-RO ladji smo v treh dneh natovorili

4.912 vozil, glavčina je bila Mercedesov, nekaj pa tudi Jaguarjev. Vozila potujejo na Daljni vzhod, največ na Kitajsko in Japonsko, del vozil pa bosta odložili tudi v



Po prestižna vozila sta prišli velikanski sestri Onyx Ace in Prominent Ace.



Singapurju in Hong Kongu. Vozila iz najvišjega razreda so bila res prava paša za oči, vsekakor pa tudi logistični zalogaj za naš Terminal za

avtomobile, ki je delo izpeljal brezhibno.

Tekst in foto: Mateja Dominko

Morska pena

Ni ravno novica iz pristanišča, je pa iz njegove soseske. Iz Škocjanskega zatoka smo 7. novembra dobili zanimivo pojasnilo naravnega pojava, ki je zmotil nekaj komentatorjev na socialnih omrežjih. Zaskrbljeni so opozarjali, da se morska voda, ki priteka v zatok skozi morski kanal (op. a. skozi pristanišče), »sumljivo« peni.

V rezervatu so za mnenje takoj prosili strokovnjake iz Morske biološke postaje v Piranu (MBP, NIB): »Strokovnjaki z MBP so poudarili, da je pojav morske pene večinoma naravnega izvora in le redko povezan z onesnaženjem. Penjenje morske vode nastane zaradi povečanih vsebnosti raztopljenih organskih snovi (beljakovine, sladkorji,

lipidi...), ki podobno kot detergenti prispevajo k manjši površinski napetosti vode; vetrovi in valovanje morja pa povzročajo mešanje vode z zrakom in tvorbo mehurčkov.« Odvzet je bil tudi vzorec vode, ki so ga predali v laboratorijske analize.

V Piranu so tako povzeli: »Raziskave pojava penjenja morja kažejo, da je glavni izvor organske snovi odmrli fitoplankton (mikroskopsko majhni organizmi, ki kot vir energije za rast in razmnoževanje izkoriščajo sončno svetlobo). K nastanku pene prispevajo še razgradni produkti kopenskih rastlin, izločki makrofitskih alg in fitoplanktona kot tudi površinsko aktivne snovi odpadnih voda. Kvaliteta in koncentracija



Penjenje morske vode ob vstopu v poslano laguno Škocjanskega zatoka.

Foto: Borut Mozetič

raztopljenih organskih snovi vpliva na konsistenco, kvaliteto in obstojnost pene. V sami peni opazimo tudi povečano vsebnost anorganskih in organskih delcev (npr. fitoplanktonskih

celic), ki vplivajo na njeno obarvanost.«

Hvala našim sosedom, proaktivnim strokovnjakom iz Škocjanskega zatoka, za to zanimivo razlago.

Zlata nit 2018

Po nekajletnem premoru smo se odločili, da se spet postavimo ob bok ostalim slovenskim podjetjem in preverimo, kako dober zaposlovalec je Luka Koper. Rezultat dobljenih odgovorov bo tudi dragoceno ogledalo stanja duha našega kolektiva.

Leta 2009 se je Luka Koper v Zlati niti uvrstila med dobre zaposlovalce, leta 2012 pa celo med finaliste izbora najboljših zaposlovalcev.



Po operativi smo razdelili pisne ankete, strokovni delavci in ostali, ki pri delu uporabljajo računalnik, pa so anketo lahko izpolnili elektronsko.

Foto: Mateja Dominko

Vse najboljše ESPO, čestitke Rotterdam!

Združenje evropskih morskimi pristanišč ESPO letos obeležuje 25 let delovanja, danes združuje že evropske pristaniške sisteme iz 24 držav ter tri članepazovalce. Obletnico so praznovali na slavnostnem dogodku 7. novembra v Bruslju, kjer so podelili tudi cenjeno ESPO nagrado. Letos je nagrado za mestu najbolj prijazno pristanišče prejel naš več kot 700 let star veliki brat, Pristanišče Rotterdam. V tokratni konkurenci so premagali

pristanišče Talin, Združena britanska pristanišča in North Sea Port (Nizozemska in Belgija).

Nagrado so si kolegi iz največjega evropskega pristanišča prislužili s projektom »Rotterdamsko pristanišče ustvarja dobro delovno okolje za vse«, ki spodbuja sinergijo med pristaniščem, mestom in regijo. Zaposlenim omogočajo pridobivanje sposobnosti in znanj, ki jih potrebujejo za delo v pristanišču, spodbujajo



Letošnja ESPO nagrada je šla v roke pristaniški upravi Rotterdam. Kolegom čestitamo tudi iz Kopra!

Foto: espo.be



Vse najboljše ESPO, iskrene čestitke za dolgoletno (so)delovanje evropska pristaniška skupnost!

Foto: espo.be

sodelovanje med podjetji, delujočimi znotraj pristanišča, in zaposlovanje iz vrst prebivalcev mesta Rotterdam ter njegove okolice.

Henk de Bruijn iz pristaniške uprave Rotterdam je ob prejemu nagrade povedal: »Nagrada je za nas potrdilo, da smo s projektom »Ljudje v in ob pristanišču« na pravi poti. Še naprej si bomo prizadevali za družbeno inovativne projekte v

povezavi z našo luko, pri čemer upamo, da bomo s programom navdušili tudi druga evropska pristanišča. Aktivnosti moramo namreč izvajati skupaj.«

Spomnimo, da je Luka Koper to prestižno evropsko nagrado prejela leta 2014 za inovativne postopke ponovne uporabe odpadkov in odnos do lokalnega okolja.

Mateja Dominko

Tržačan novi podpredsednik ESPO



8. novembra so bili v vodstvo ESPO izvoljeni (z leve) ponovna podpredsednica Annaleena Mäkilä, sicer predsednica Združenja finskih pristanišč, (ponovni) predsednik Eamonn O'Reilly, izvršni direktor pristanišča Dublin in novi podpredsednik Zeno d'Agostino, predsednik tržaške luke.

Foto: espo.be

Predsednik tržaškega pristanišča **Zeno D'Agostino**, ki je sicer predsednik združenja italijanskih pristanišč Assoport, je bil na skupščini v Bruslju izvoljen za podpredsednika ESPO. V vodstvu bo zastopal južno Evropo. Predsednik je ponovno postal Eamonn O'Reilly, druga podpredsednica pa Finka

Annaleena Mäkilä. Trojico je predlagala skupina 12 držav (Belgija, Finska, Francija, Irska, Italija, Latvija, Nizozemska, Norveška, Romunija, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo), izvoljeni pa so bili soglasno.

Mandat traja dve leti, D'Agostino pa je še drugi italijanski predstavnik v vodstvu te organizacije.

Primorski dnevnik je z d'Agostinom po imenovanju opravil pogovor, kjer je novi podpredsednik razložil: »Bral sem, da ste takoj predlagali izdelavo nove evropske strategije glede kitajskih svilnih poti. Recimo, da bolj kot »novo«, potrebujemo strategijo o svilnih poteh. Ker je danes ni. Kitajcem seveda ne bomo šli razlagati, kaj je svilna pot. Jasno je, da dvome in nasprotovanju glede kitajskih investicij beležimo tudi zaradi tega, ker si nismo na jasnem, kaj hočemo.«

Ker pa predstavljam južnoevropska pristanišča, izpostavljam še drugo vprašanje, ki zadeva Sredozemlje.

V preteklih letih so se razmere v nekaterih severnoafriških državah po kriznem obdobju nekoliko

uredile, po času nestabilnosti se tja vrača normalnost. Zato bi se morali glede naših pristanišč – tako

v Sredozemlju kot v Črnem morju – vprašati, kakšen naj bo evropski pristop v teh novih geopolitičnih okvirih.

V ESPO je poleg Luke Koper vključenih še okrog pristaniških sistemov iz 25 držav. Gre za organizacijo, pod okrilje katere so združene vse evropske države, ki imajo morska pristanišča. ESPO v Bruslju lobira na področju pristaniških tem, proučuje evropske predpise in z aktualnimi vprašanji in pobudami naslavlja različne funkcionarje. Sedež ima v Bruslju, od koder ESPO funkcionarji nudijo tudi pomoč posameznim državam in pristaniščem.

Večkratni državni prvak v avtomobilskih dirkah

Andrej Prelec dela kot žerjavist na kontejnerskem terminalu. Brkinec, doma je iz Famelj v Vremski dolini, je navdušen nad avtomobilskimi gorsko-hitrostnimi dirkami. Kljub že doseženim visokim uvrstitvam še vedno trmasto vztraja in si želi dirkati čim dlje.



Foto: Sonja Kranjec

KDAJ SI SE NAVDUŠIL NAD TEM ŠPORTOM?

Začel sem leta 2006, vseč pa mi je bil od zmeraj. Potem je nanoslo, da sem kolegu pomagal kot mehanik in on mi je posodil avto za mojo prvo dirko. Za drugo sem si tudi izposodil avto, potem sem si kupil svojega. Vozim Suzuki Swift Gti.

PREDVIDEVAMO, DA JE PREDELAN. KAJ VSE PRAVZAPRAV PREDELATE?

Vse. Motor, menjalnik, zavore, podvozje ... S takšnim avtomobilom sodim v A grupo FIE, Svetovne zveze za avtomobilsko tekmovanje.

VERJETNO PREDELAVA NI POCENI, PA TUDI SAM ŠPORT NE?

Precej stane, ne samo avto in predelava. Tu so še prevozi na tekme, startnine, za gorske preizkušnje plačam po 160, za reli 260 evrov. Dirk je več, saj vozim celo

prvenstvo v gorsko-hitrostnih preizkušnjah. Velik strošek so tudi gume, ki se hitro obrabijo. Kar pride denarja, gre vse v to.

KOLIKO TRAJAJO TAKŠNE TEKME?

Malo, nekaj minut. Proge so v povprečju dolge od 4 do 8 kilometrov, pri nas je najdaljša v Ilirski Bistrici s 5,1 kilometra. Za državno prvenstvo imamo 6 do 8 tekem, tri pri nas, po ena ali dve pa tudi v Italiji, Avstriji in na Hrvaškem. Tekme so za vikend. V petek postavimo bokse, potem imamo tehnični pregled avta in zdravstveni pregled voznikov ter še vsa »papirologija«. V soboto imamo dva do tri uradne treninge, v nedeljo pa tri vožnje za eno dirko.

KAJ PA TRENINGI?

Na cestah ne moremo dirkati, dirkamo samo na tekmah, ki so v sezoni vsak drugi ali tretji vikend. Zanje moram vzeti dopust, ampak so sodelavci razumevajoči.

KAJ PA PRAVIJO DOMA? SI IMEL KAKŠNE NESREČE?

Žena je navajena, ta šport je tudi njej všeč in tudi v

njeni družini so dirkači. Nekaj manjših poškodb je bilo, ampak nič hujšega ... Kakšno zvito kolo, zvit odbijač ... Upam, da tudi v bodoče ne bo hujšega.

V VSEH TEH LETIH SI DOSEGEL VIDNE USPEHE NA TEKMOVANJIH ...

V letih 2013, 2014 in 2015 sem bil državni prvak, pred tem sem na državnih prvenstvih dosegal drugo in tretje mesto, lani sem bil tretji.

KOLIKO JE POPULAREN TA ŠPORT?

Premalo, ker je premalo reklame, vsaj pri nas. V Italiji recimo dajo dosti več na ta šport.

POTENTAKEM JE TUDI PRIDOBIVANJE SPONZORJEV TEŽJE?

Sponzorji nam pomagajo bolj po prijateljski liniji. Malo sponzorskih sredstev se nabere, niti za osem gum. Vesel pa sem, da je med mojimi sponzorji tudi Luka Koper. Sem član Avto Kluba Elektrodekleva.

KAJ PA OMEJITEV GLEDE STAROSTI?

Gorske dirke se lahko udeležijo že 16-letniki, vendar morajo to dovoliti starši. Sicer začneš z 18. leti. Omejitev navzgor pa ni. Dirkajo tudi starejši, naš Slavko Komel ima že 62 let in dirka že več kot 35 let. Jaz bom tudi skušal dirkati čim dlje.

ALI VELJA, DA STE DIRKAČI NA CESTI BOLJ HITRI ALI JE TO STEREOTIP?

Saj se kdaj potegne, ampak praviloma ne. So kazni previsoke. Sicer pa dirkači večinoma vozimo po predpisih. Pri nas gre za profesionalen in odgovoren odnos do vožnje.

Sonja Kranjec

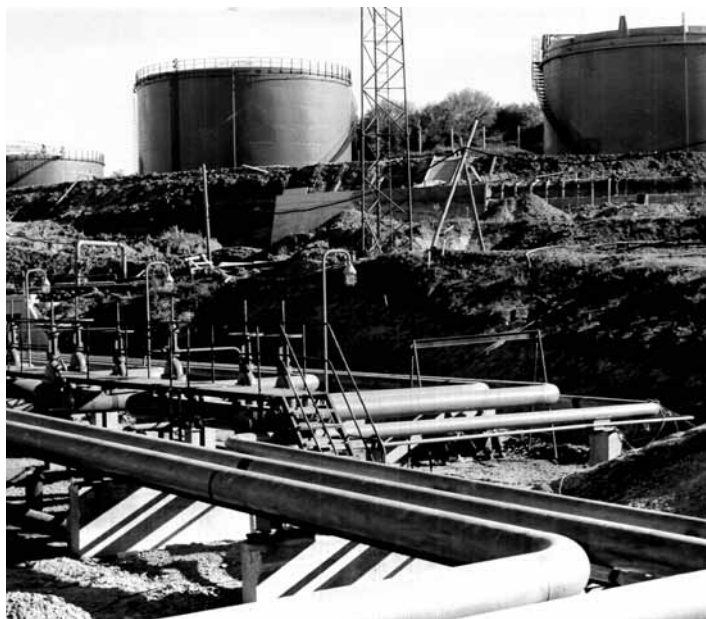


Foto: Gianni Borghi

Terminal za nafto obratuje že 50 let

Terminal za naftne derivate oz. petrolejski terminal, kot so ga takrat imenovali, je pričel obratovati novembra 1968. Že v prvem letu so na terminalu iz ladij prečrpali 128.466 ton nafte.

Zgradila sta ga Luka Koper in Petrol v dobrem letu dni. **Danilo Petrinja**, je v svoji knjigi Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper - Prešnica (november 1999) na temo te, takrat največje naložbe zapisal: »Vodstvo Luke je pričakovalo, da bo železniška proga Koper – Prešnica dograjena do konca leta 1967. Vodstvo Slovenskih železnic je stalno ponavljalo, da bo proga donosna, če ji Luka zagotovi letno 1.200.000 ton blaga, sicer prevoza ne bodo prevzeli, razen če Luka plača izpad dohodka. Petrol Ljubljana, ki ga je takrat vodil **Jože Rozman** je predlagal Luki, da skupaj zgradita terminal za nafto. Tako je Luka poglobila morsko dno in nasula teren ter zgradila pristajalni most za pristajanje petrolejskih ladij. Petrol Ljubljana pa rezervoarje za nafto na Srminu z vsemi napravami za prečrpavanje nafte iz ladij v rezervoarje in iz rezervoarjev v vagonne. Pristajalni most – obala za petrolejske ladje – in rezervoarji so bili zgrajeni pravočasno, tako da je Luka zagotovila železnici preko 1.200.000 ton tovora že prvo leto obratovanja proge. Petrol je uvažal in odpremljal nafto v rafinerijo v Bosanski Brod, dokler ni bil zgrajen jadranski naftovod.«



Gradnja rezervoarjev in druge infrastrukture na Srminu



Otvoritev terminala - november 1968



Šele po izgradnji terminala za naftne derivate je svojo sedanjo podobo pričel dobivati prvi pomol

Leta 1969 sta Luka Koper in Petrol podpisala sporazum o poslovno-tehničnem sodelovanju, kjer sta se poleg medsebojnih razmerij pri vzdrževanju zgrajene infrastrukture in režima zaščite za onesnaževanje dogovorila tudi o prodaji in odstopu zemeljskega pasu Petrolu. V letu 1985 je po reorganizaciji in razdelitvi območij med podjetji Istrabenz in Petrol lastništvo rezervoarjev in ostale infrastrukture na Srminu prešlo v last Istrabenza. Ta je v naslednjih letih zgradil nekaj novih rezervoarjev in v letu 1988 pretovoril že 800.000 ton naftnih derivatov.

V letu 1991 je družba Istrabenz dejavnost skladiščenja in pretovarjanja izločila iz svoje sestave in ustanovila podjetje Instalacija d.o.o. s 35-odstotni solastništvom družbe Petrol. Sledilo je intenzivno naložbeno obdobje: gradnja novih rezervoarjev na Srminu, zamenjava polnilne roke na privezu za ladje, izgradnja pristajalnega mostu in novega cevovoda, nadgradnja vagonске polnilnice, izgradnja kamionske polnilnice, čistilne naprave ter posodobitev informacijskih sistemov. Pretovor je v letu 2011 znašal že 2,35 milijona ton. Leta 2012 je Petrol v podjetju Instalacija odkupil celoten Istrabenzov delež in postal njegov edini lastnik. Leto kasneje si je Petrol podjetje Instalacija pripojil in ga pod imenom Skladišče Instalacija Srmin vključil v operativno delovanje področja logistike.

V rezervoarje na Srminu, ki jih je s tankerskim privezom povezoval cevovod, so takrat lahko skladiščili 43.000 ton nafte.

Ob privezu za naftne derivate na drugem pomolu danes lahko pristane naenkrat en tanker do 200 metrov dolžine in do 13 metrov ugreza. Od priveza vodi do rezervoarjev na Srminu skoraj 2.400 metrov cevovoda s povprečno zmogljivostjo prečrpavanja 1.250 kubičnih metrov na uro. 23 rezervoarjev na Srminu lahko sprejme skoraj pol milijona kubičnih metrov nafte. Od tega je za 200.000 kubičnih metrov državnih rezerv.

Tatjana Jazbec



Terminal danes

Foto: Jaka Jeraša