



42019

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Tomaž Primožič

Poslovanje
v prvem
kvartalu

Luški dan v
Egiptu

Nova dvigala
za
kontejnerski
terminal

Orli prileteli v
Luko Koper

Viking Star odprla letošnjo potniško sezono

V letošnji sezoni je prihod napovedalo 69 ladij za križarjenje s preko 100 tisoč potniki. Največ prihodov pričakujemo v juniju, juliju in oktobru.

V Kopru bomo prvič videli 9 ladij: MSC Lirica, MSC Opera, Marella Discovery, Azamara Pursuit, Mein Schiff 6, Silver Shadow, Celebrity Infinity, Princess Iris in Koningsdam. Slednja bo največja med vsemi, na potniškem terminalu pa jo bomo privezali 5. septembra in 24. oktobra. Ladja meri v dolžino skoraj 300 metrov, prevaža pa lahko 2.500 turistov, za katere skrbi

nekaj več kot 1.000 članov posadke.

Največkrat bomo sicer v Kopru videli ladjo Marella Discovery. Če ji dodamo še število prihodov njene sestrskeske ladje Marella Celebration, lahko lastniku, angleškemu ladjarju Marella Cruises, v letošnjem letu pripišemo največji obisk. Potniško sezono bo 3. decembra zaključila ladja Amadea.

Ladjo za križarjenje Viking Star, ki je odprla letošnjo sezono, so izdelali v ladjedelnici Tržič. Na svojo prvo plovbo se je odpravila pred štirimi leti. Dolga je 228



»Vikinška zvezda« turiste na potovanju prevaža v sledeča mesta: Benetke, Koper, Zadar, Dubrovnik, Kotor, Krf, Katakolon, Santorini in Atene.



Zanimivost: Viking Star na fotografiji je sestrskaske ladja Viking Sky – ladje, ki so ji pretekli teden v norveškem morju odpovedali motorji in bi se stvar lahko slabo končala ... pa se k sreči ni. Foto: Mateja Clarici

metrov, široka 29 metrov, sprejme pa 850 turistov in 470 članov posadke.

Ladjo švicarskega ladjarja Viking Ocean bomo v Kopru letos videli devetkrat.

Tatjana Jazbec

Luka Koper prav v času izida Luškega glasnika skupaj z ostalimi partnerji tudi letos sodeluje na največjem sejmu križarjenja na svetu v Miamiu. Z dogodka je vodja potniškega terminala **Bojan Babič** (levo) sporočil: »Rezervacije ladjarjev za letošnjo sezono in prihodnja tri leta so obetavne. Napovedani so tudi prihodi novih ladjarjev in sicer najvišjega cenovnega razreda, kar pomeni, da imamo res kakovosten produkt.«



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, Tanja Jerman, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal 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 Pozenel Produkcija: ČZD Primorske novice Tisk: Tiskarna Vek Koper Naklada: 2.100 izvodov Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



RAZMIŠLJAJMO VELIKO



Foto: Kristjan Stojaković

Povsod je lepo, najlepše pa doma. Bo že držalo. Po kakovosti življenja se Slovenija uvršča visoko na lestvici držav. V Sloveniji živimo relativno varno, lahko se pohvalimo s pestro in v veliki meri neokrnjeno naravo, imamo veliko kulturnih in naravnih bogastev, v povprečju zadovoljiv standard in tako naprej. In mogoče se prav zaradi tega tudi prehitro zadovoljimo s tem, kar imamo. Ali pa so krivi naši neambiciozni voditelji, ki že od vstopa v Evropsko unijo naprej ne najdejo prave razvojne smeri države. Na srečo imamo v tej državi ogromno posameznikov, ki gledajo in razmišljajo izven ustaljenih okvirjev, ki jih ni strah prestopiti meje, fizične in v glavah, in si upajo soočiti se z globalnim in dinamičnim mednarodnim okoljem. Zato je pomembno, da tu pa tam pokukamo tudi izven naše udobne domovine in si vzamemo čas za potovanja, službena ali pa zgolj za zabavo, da širimo obzorja, pridobivamo nove ideje in izgubimo strah pred prostranim in neznanim.

K temu razmišljanju me je navdahnili nedavni luški dan v Egiptu, ki je bil priložnost tudi za ogled dveh tamkajšnjih pristanišč. Že ob prvem stiku z domačini te preseneti neverjetna ambicioznost, samozavest in motivacija ljudi, ki so željni razvoja in ciljno usmerjeni. Ne smemo pozabiti, da je Egipt samo v tem desetletju doživel dve revoluciji. Prvo leta 2011, ko se je zaključil dolgoletni režim nekdanjega predsednika Mubaraka in dve leti kasneje, ko so Egipčani ponovno odšli na ulice in izsilili nove volitve. Nova vlada si je očitno zadala za cilj postati vsaj regionalna velesila in samo na področju transporta, kamor so vključena tudi pristanišča, ima za več kot 13 milijard dolarjev načrtov. Seveda za te iščejo tuje investitorje. In ti načrti so, kot smo se lahko prepričali v Port Saidu, ob ustju znamenitega Sueškega kanala, faraonski. Samo v tem pristanišču predvidevajo širitev pristaniških kapacitet, kopensko navezavo na nove industrijske oziroma proizvodne centre, nova naselja in tako dalje. Ob pogledu na te načrte se zdi projekt drugega tira, ki je trenutno najpomembnejši infrastrukturni projekt Slovenije, kot igra z

vlakci Mehanotehnike. Seveda ni vse zlato, kar se sveti. Vse te bodoče kapacitete v Egiptu bo potrebno tudi zapolniti in če v državi ne bo politične stabilnosti, se lahko vsi ti načrti sfižijo. To pa da misliti, kako hitro lahko postaneš slepo črevo svetovne logistike, če se ne znaš prilagoditi sodobnim globalnim trendom.

Sicer ni treba v Egipt, da se prepričaš, kako skromno ambiciozni smo v Sloveniji. Primer koralmske proge v Avstriji, ki jo za predvideni pretovor 10 milijonov ton letno gradijo za več kot devet milijard evrov (mimogrede, po starem tiru Koper – Divača že danes potuje okoli 12 milijonov ton blaga). Na hrvaškem gradijo most na Pelješac za pol milijarde, da bodo turisti poleti lažje in hitreje na plaži in ne zaradi gospodarskih koristi (mimogrede, kar 85 odstotkov sredstev bo zagotovila EU, med tem ko za drugi tir le četrtino). V Italiji nasploh niso bili nikoli vprašljivi veliki infrastrukturni projekti, ki se očitno selijo na severovzhod, z napovedanimi kitajskimi naložbami v tržaško pristanišče. Ne pravim, da bi se morali v Sloveniji brezglavo lotiti takih mega projektov, čeprav vse kaže, da imajo sosednje države veliko bolj jasne pojme in strategijo, kaj želijo s temi projekti doseči. Pravim le, da pogrešam več odločnosti, več želje po uspehu in uveljavitvi in tudi kanček drznosti.

Za konec ne morem mimo velike nevarnosti, ki smo se ji za las izognili. Govorim seveda o napovedani stavki pristaniških pilotov, ki je bila tik pred zdajci preklicana. O tem posebej ne poročamo v Luškem glasniku, ker je bila naša družba le stranski opazovalec. Tudi v slovenskih medijih boste redko našli kak zapis, ker peščica stavkajočih ni tema za naslovnice. Posledice, če bi do stavke prišlo, pa bi bile neslutene. Upajmo, da smo se iz te zgodbe vsi česa naučili in da bodo odgovorni, ki imajo škarje in platno v rokah, področje čimprej rešili sistemsko.

Sebastjan Šik

Pretovor in prihodki v prvem kvartalu

Skupni ladijski pretovor je v prvih treh mesecih letošnjega leta nekoliko manjši v primerjavi z enakim obdobjem lani, predvsem zaradi velikega nihanja pri posameznih blagovnih skupinah. Na drugi strani pa prihodki od prodaje, ki so zrasli za osem odstotkov, nakazujejo pozitiven trend rasti in stabilno poslovanje.

Na področju pretovora vozil, kjer je padec največji in sicer 17 odstoten, je razlog v neobičajno visokem pretovoru vozil v prvih treh mesecih lanskega leta, ki je znašal kar 204.516 vozil, v prvih treh mesecih letos pa 169.496 vozil. Pretovor vozil v zadnjih mesecih precej niha, kar je verjetno odraz stanja na svetovnem avtomobilskem trgu, vendar je trend, od skromnega januarja letos ponovno krepko v porastu. V prvem kvartalu letos smo pretovorili tudi za 13 odstotkov manj sipkih in razsutih tovorov. Razlog je enkratni dogodek oziroma okvara na obratu ene od strank, ki preko koprškega pristanišča uvažata razsuti tovor. Ostale blagovne skupine so beležile pozitivno rast. Izstopa predvsem polnjenje in praznjenje kontejnerjev, ki predstavlja dodano vrednost k blagu. Pretovor

Ladijski pretovor (v ton)	jan – mar 2019	jan – mar 2018	Indeks 19/18
Generalni tovari	368.964	373.803	99
Kontejnerji	2.428.182	2.316.769	105
Avtomobili	258.138	306.812	84
Tekoči tovari	847.866	767.323	110
Sipki in razsuti tovari	2.016.228	2.312.398	87
Skupaj	5.919.379	6.077.105	97

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – mar 2019	jan – mar 2018	Indeks 19/18
Kontejnerji (TEU)	245.983	238.914	103
Avtomobili (kos)	169.496	204.516	83

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.	jan – mar 2019	jan – mar 2018	Indeks 19/18
(v 000 EUR)	59.610*	55.190	108

kontejnerjev prav tako stabilno raste, v naslednjih mesecih pričakujemo, da

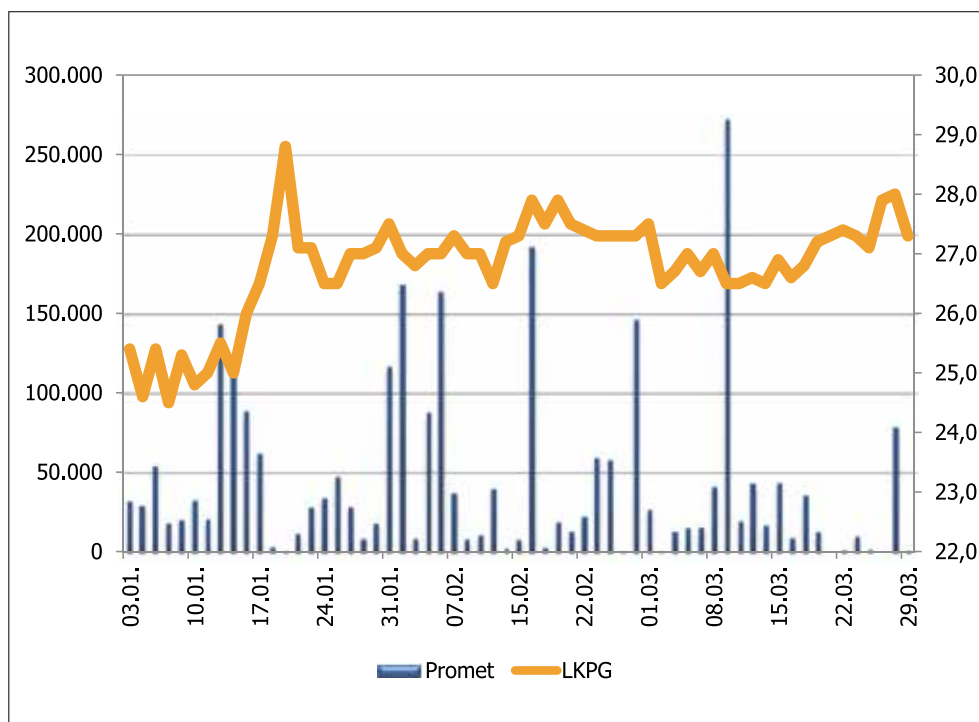
bo v eno od dveh direktnih linij, ki tedensko povezuje Koper z Daljnim vzhodom,

ladjar vključil ladje z večjo kapaciteto.
Rok Štemberger

Delnica Luke Koper, d. d., v prvem trimesečju 2019

V prvem trimesečju letošnjega leta je povprečni zaključni tečaj delnice družbe Luka Koper znašal 26,80 €, sicer pa se je njegova vrednost v minulem trimesečju gibala med 24,50 in 28,80 €. Pri tem je bilo sklenjenih 480 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.658.263 €. Ob tem je lastništvo zamenjalo 99.577 delnic. Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 28,80 €, najnižji pa 24,00 €. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 8 % vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2018 njena vrednost zvišala za 5 %. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan marca znašala 382.200.000 €.

Andreja Ličen Čok

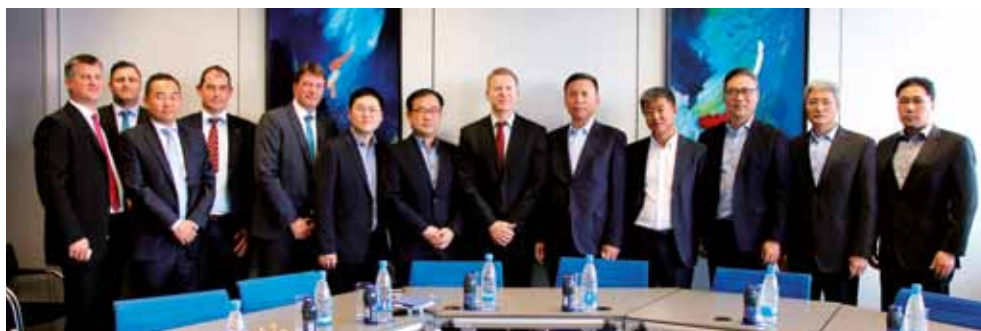


Prikaz gibanja vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v prvem trimesečju 2019

Korejski GLOVIS na obisku s kitajskim logistom

25. marca je Luko Koper obiskala delegacija kitajskega logista Changjiu Logistics, ki jo je na delovni obisk povabil naš dolgoletni partner GLOVIS. Slednji je že dolga leta eden najpomembnejših poslovnih partnerjev Luke Koper na več terminalih, od avtomobilskega, kontejnerskega in terminala generalnih tovorov.

Obisk je bil namenjen spoznavanju Luke Koper in njenih možnosti v okviru povezav s Srednjo in Vzhodno Evropo. Kitajske poslovneže je predvsem zanimal kontejnerski terminal, kjer vidijo priložnosti za preusmeritev dela svojega tovora iz pristanišč Severne Evrope na Luko Koper. Changjiu logistics je najpomembnejši logist za kitajskega avtomobilskega proizvajalca Geely, zato so gostje izrazili veliko zanimanje tudi za koprski avtomobilski terminal, preko katerega bi lahko pretovarjali kitajska vozila za evropski trg, ko bo uvoz teh vozil omogočen.



Visoko korejsko delegacijo GLOVIS s kitajskimi partnerji Changjiu Industry Group, ki jih je vodil predsednik Shijiu Bo (v sredini desno) je sprejel član uprave Metod Podkrižnik (v sredini levo) s kolegi iz Področja komerciale in terminalov. Foto: Mateja Dominko

Med obiskom smo gostom predstavili Luko Koper in bodoče investicije za doseganje večjih kapacitet tako kontejnerskega kot

avtomobilskega terminala. Ob ogledu koprskega pristanišča, naših zmogljivosti in storitev so bili gostje navdušeni in potrdili namero,

da luka Koper postane vstopna točka za njihov tovar na južni transportni poti.

Primož Benčič

Luka Koper na China EXPO 2019

Konec marca je Luko Koper v spremstvu agencije SPIRIT obiskala kitajska delegacija, ki jo je vodil **Yan Weiguo**, namestnik generalnega sekretarja občinske ljudske vlade Ningbo. Cilj njihovega obiska je bil pogovor o sodelovanju slovenske strani pri prihajajoči razstavi China - CEEC Expo 2019, ki bo od 8. do 12. junija prihodnje leto v Ningboju.

SPIRIT je sporočil, da se bodo na slovenski stojnici v Ningboju predstavila tudi

podjetja iz slovenske logistike ter Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije, Luka Koper pa je sodelovanje na sejmu že potrdila.

Že lani smo sicer podpisali sporazum o sodelovanju s sistemom pristanišč Nigbo Zhushang, zato bomo letos nadaljevali s promocijo logističnih možnosti za kitajski tovar preko našega pristanišča.

Suzana Zornada Vrabec



Predsednik uprave Dimitrij Zadel je Yanu Weiguoju potrdil sodelovanje Luke Koper na China-CEEC Expo 2019. Foto: Žiga Fišer

Korejski Hanaro zadovoljen s Koprom

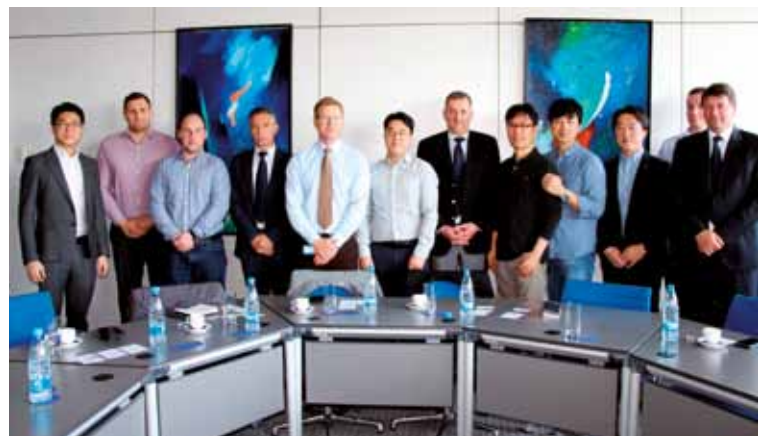
Na prvoaprilski ponedeljek nas je obiskal korejski logistični velikan Hanaro, skupaj s svojo stranko FSK Logistics in ladjarjem Maersk.

Hanaro je eden od logistov za nekatere svetovno znane korejske znamke (npr.

svojo pisarno v Kopru, ki jo vodi **David Kleva**.

Gostom smo predstavili pristanišče, njegovo delovanje in načrtovane investicije ter jih na koncu peljali še na ogled luke.

Koreja je sicer eden naših



Delegacija korejskega logista Hanaro je na srečanju izrazila zadovoljstvo s servisom preko koprške transportne poti. Foto: Mateja Clarici

Samsung, LG, Kia, Hyundai, Hankook ...). Preko Slovenije sodelujejo predvsem z madžarskim, slovaškim, češkim in poljskim tržiščem, lani oktobra so odprli tudi

najpomembnejših azijskih trgov, za katerega zadnja leta povprečno opravimo 2 milijona ton pretovora raznega blaga.

Mitja Dujc

Faraonski infrastrukturni načrti Egipta

Tudi letos smo v Egiptu organizirali tradicionalno letno srečanje z egiptovskimi poslovnimi partnerji, tokrat v glavnem mestu. Dogodek je imel še posebno težo, saj sta zbrane nagovorila oba zunanja ministra, egiptovski Sameh Hassa Shoukry in slovenski Miro Cerar. Srečanja se je udeležilo več kot 80 logistov in izvoznikov iz Egipta ter predstavniki nekaterih slovenskih logističnih podjetij, ki že poslujejo ali iščejo poslovne priložnosti v Egiptu.

Egiptovski zunanji minister Shoukry je izpostavil podatek, da se gospodarsko sodelovaje med Slovenijo in Egiptom povečuje, lani z več kot 80% rastjo ter dodal: »Obe državi imata pomorsko tradicijo. Povezuje nas Sueški kanal, preko katerega poteka celotna morska blagovna menjava med Daljnim Vzhodom in Evropo.« Slovenski zunanji minister Cerar pa je spomnil, da je koprsko pristanišče izrednega pomena za čezmorsko blagovno menjavo držav srednje Evrope in poudaril: »Pristanišče ima tudi odlične kopenske povezave s temi trgi, kar je izrednega pomena za razvoj logistike.«

Medhat El Kady, predsednik združenja egiptovskih špediterjev, sicer tudi direktor špedicijskega podjetja Kadmar, je svoje izkušnje pri poslovanju z Luko Koper označil kot preproste. To je po njegovem mnenju ena od pomembnejših primerjalnih prednosti Kopra. Svetovalka egiptovskega ministra za promet **Hoda Attia** je šla še dlje pri oceni svojega desetletnega spremljanja razvoja koprškega pristanišča in dejala, da je Luka Koper zanje zgled upravljanja pristanišča.

Dogodka v Egiptu so se udeležili tudi predstavniki

desetih slovenskih podjetij, med drugim **Mihovil Rameša**, vodja poslovne enote Intereurope v Kopru, ki je za Luški glasnik povedal: »Velik potencial se je pokazal predvsem v povečanju pretovora hitropokvarljivega blaga v obeh smereh, kot tudi drugih blagovnih skupin v uvozu ter plastičnih polizdelkov, projektnege tovora in avtomobilov v izvozu iz EU«. Slovenske logiste je na dogodku predstavljala predsednik Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije **Rok Svetek**, ki je spomnil na obsežna vlaganja Slovenije v obnovo železniškega omrežja. Pomena zanesljive in hitre železniške povezave pristanišča z zaledjem se dobro zaveda tudi **Stephen Archer**, direktor podjetja Baltic Rail, ki organizira kontejnerske vlake med Koprom in Poljsko: »Dogodek je bil zelo zanimiv in uspel sem navezati nekaj zares dobrih poslovnih stikov. Obisk Damiette je bil dragocen, vožnja preko Sueškega kanala veliko presenečenje, sprejem pri vašem veleposlaniku in ministru za zunanje zadeve pa češnja na torti«.

Slovenska delegacija je namreč obisk Egipta



V pristanišču Damietta veliko dajo na ekologijo in urejenost, kar je bilo opaziti tudi med ogledom pristanišča, ki je precej bolj čisto kot samo mesto, po katerem pristanišče nosi ime.

izkoristila tudi za ogled dveh pristanišč na severovzhodu države, Damietta in Port Said. V Damietti, s katero ima Luka Koper podpisan sporazum o sodelovanju, je delegacijo sprejel predsednik pristaniške uprave **Tarek Shahin**, ki se rad pohvali z njihovim sistemom priklopa ladij na električno energijo. S tem projektom se je ukvarjal še preden je postal predsednik uprave tega pristanišča, ki ima sedem specializiranih terminalov (za kontejnerje, generalno blago, razsute tovore, žitarice in terminal za tekoče tovore) ter upravlja tudi z rečno luko. Pristanišče s približno 40 milijoni ton pretovora letno, od tega dobrih milijon TEU, ima ambiciozne načrte za prihodnost, kar se vidi tudi

na več gradbiščih znotraj pristanišča. Tudi oni se zavedajo nujnosti železniške povezave z zaledjem, predvsem z industrijskimi središči v zaledju.

Ti naj bi zrastle tudi v zaledju pristanišča Port Said, ki je dobrih 70 km oddaljen od Damiette. Na vzhodni strani Sueškega prekopa, kjer so leta 2001 začeli graditi nov kontejnerski terminal Port Said East, imajo prav tako kot v Damietti ambiciozne načrte. Trenutno upravljajo s kontejnerskim terminalom, ki je predvsem namenjen pretovoru z ladje na ladjo in se s štirimi milijoni TEU kapacitete razprostira vzdolž 2,4 km obale, ki jo že podaljšujejo na do načrtovanih 5 km, kjer bodo imeli 12 milijonov TEU



Prisotnost egiptovskega zunanjega ministra Shoukryja (drugi z leve, poleg slovenskega kolega Cerarja) je pomembno priznanje več desetletni prisotnosti Luke Koper v Egiptu.



Slovenska delegacija na ogledu kontejnerskega terminala Port Said East. Ambiciozne razvojne načrte Generalne uprave ekonomske cone Sueški kanal je predstavil kapetan **Aly Assem** (v svetli obleki).



Egipt s polno paro krepi svoje pristaniške zmogljivosti.

kapacitete. Globina morja na terminalu, katerega večinski lastnik je danski Maersk (četrtina je v lasti kitajskega Cosca, preostali delež pa imajo v rokah

egiptovska podjetja), je 18 m. Prednost tega terminala je, da se nahaja prav ob ustju Sueškega kanala, pod katerim že tečejo štirje

tuneli. Zadnjega, ki povezuje oba bregova, pravkar končujejo in poteka prav pod kontejnerskim terminalom (45 m pod morjem v dolžini 3,5 km).

Infrastrukturni načrti v pristaniščih Damietta in Port Said so sicer del širšega projekta egipčanske vlade, ki namerava do leta 2030 v področje transporta investirati več kot 13 milijard dolarjev. S tem želi nova oblast Egipt ponovno postaviti v središče mednarodnih blagovnih tokov in postati referenčna točka tudi za države v njenem zaledju, kar je dolgoročno priložnost tudi za koprsko pristanišče, ki je

že danes vstopna točka za izvoz blaga iz Egipta na trge srednje Evrope. Luka Koper ima namreč več desetletno zgodovino sodelovanja z Egiptom. V zadnjih letih se je sodelovanje spet močno okrepilo z vzpostavitvijo novih ladijskih povezav z egipčanskimi pristanišči, danes so že štiri, v sezoni izvoza grozdja pa kar šest. Sadje in zelenjava sta glavno izvozno blago Egipta preko koprškega pristanišča, v obratni smeri pa potujejo predvsem papir, celuloza in drugi generalni tovari ter že nekaj let poljska jabolka.

Besedilo in foto: Sebastjan Šik

Luka Koper častni član Združenja poljskih regij koridorja Baltik-Adriatik

Poljska vlada se pri vodenju države ravna po dokumentu Strategija upravljanja države, v katerem pa so zelo zaščitniški do svojih pristanišč, kar otežuje

promocijo Luke Koper na Poljskem trgu. Zato se aktivno vključujemo v strokovne in poslovne kroge ter navezujemo stike s poljskim državnim aparatom.

Želimo si, da bi prav s poljskimi državnimi službami uspeli priti do pozitivnega preboja in sprejetja, zato promoviramo koristi sodelovanja z Luko Koper za poljsko gospodarstvo. Najbolj so dovzetni na pozitivno vlogo, ki jo imamo pri pospeševanju izvoza jabolk, saj zaradi hitrejši poti sadje pride na cilj bolj sveže in kakovostno, s tem pa so bolj konkurenčni na svetovnem trgu. Nekoliko so dovzetni tudi za Luko Koper kot alternativo pri uvozu iz Azije, saj je tak transport časovno in cenovno nekje med prevozom po transsibirski železnici oziroma preko

poljskih pristanišč. Poleg promocije Luke Koper pri poljskih špediterjih, pomorskih agentih in industriji, smo v želji po bolj odprtem odnosu do slovenske luke začeli navezovati stike tudi s poljskim državnim aparatom. Tako smo 24. aprila postali častni član in s tem prvi tuji član v Združenju poljskih regij na koridorju Baltik – Adriatik. Naša predstavitev je bila sprejeta kot pozitivno presenečenje in dober zgled sodelovanja na omenjenem koridorju.

Borut Čok



Postali smo prvi tuji član Združenja poljskih regij na koridorju Baltik – Adriatik. Barve Luke Koper je na dogodku zastopal naš promotor za Poljsko **Darek Mierkiewicz** (spredaj v sredini).

Prisotni tudi na pomembnih dogodkih na Češkem

21. marca smo se odzvali vabilu na srečanje Kluba čeških logistov in špediterjev, nato pa še največjega sejemskega kmetijskega dogodka na Češkem – praške Karlsborse.

Češki logisti in špediterji so povezani v svoj klub (Svaz Spedice a Logistiky České Republiky) in so nas tokrat prvič povabili v svoje vrste, zato smo se srečanja z navdušenjem udeležili. Poleg Luke Koper so se udeležencem srečanja predstavili tudi Luka Hamburg in kontejnerski operaterji MSC, MAERSK in METRANS.

Odziv na predstavitev Luke Koper je bil zelo pozitiven, zato so v Klubu že napovedali obisk in ogled našega pristanišča v septembru 2019.

Isti dan smo se udeležili tudi 5. Prager Karlsborse, enega največjih tovrstnih dogodkov v Evropi, kjer se vsako leto zberejo vsi proizvajalci in trgovci s kmetijskimi proizvodi ter ostalimi blagovnimi skupinami, vezanimi na kmetijstvo (umetna gnojila, oprema, prevozi, ...) iz Srednje Evrope. Na dogodku so se predstavili relevantni ponudniki izdelkov ali storitev iz 23 držav.

Poudarek dogodka so kmetijski izdelki, poseben poudarek pa je na žitaricah in

vse v zvezi z njihovo vzgojo, obdelavo in transportom.

Nevijo Frank



Kmetijske borze v Pragi se je tokrat udeležilo okrog 1.000 obiskovalcev, Luka Koper pa sta zastopala **Ksenija Makovac**, predstavnica za češki in slovaški trg ter **Nevijo Frank** s Terminala za razsute in tekoče tovore. Foto: karlsboerse.de

Reka in Trst praznovala

V marcu sta reško in tržaško pristanišče obeležili 300. obletnico razglasitve svobodnega pristanišča, reško pristanišče pa še 40. obletnico kontejnerskega terminala Brajdica.

Prvi dogodek sega v obdobje avstroogrškega cesarja Karla VI, ki je v želji, da bi prekomorsko trgovino razvil v celotni monarhiji, **18. marca 1719** pristanišči Reka in Trst razglasil za svobodni kraljevi pristanišči. Blago, s katerim se je trgovalo na Reki in v Trstu, je bilo skoraj v celoti oproščeno carine (znašala je le 1 %). S to razglasitvijo se je cesar tudi zavezal, da bo Trst in Reko povezal s kopenskimi zaledjem in da bo pravico do stalnega bivanja podelil trgovcem in ladjarjem oziroma le tistim, ki bodo

lahko pripomogli k razvoju trgovine.

300. obletnico razglasitve svobodnega pristanišča so na Reki obeležili z znanstveno konferenco in razstavo na prostem »Reško pristanišče – pregled zgodovinskega razvoja«, ki so si jo sprehajalci lahko ogledali na reški promenadi. Na konferenci so znanstveniki, profesorji, gospodarstveniki in drugi strokovnjaki govorili o bogati zgodovini mesta in pristanišča, v domeni časnika Novi list pa je bila razprava

o potencialih in razvojnih projektih te največje hrvaške luke.

V Trstu so dogodke, posvečene tej pomembni obletnici, porazdelili skozi vse leto. Glavna prireditev je bila na dan obletnice, konferenca z naslovom »Trst mesto - pristanišče: 300 let prostega pristanišča«, ki je potekala v gledališču Giuseppe Verdi. Na programu prireditev, ki je objavljena na spletnem naslovu <https://portoftrieste300.com> najdemo še številne kulturne, glasbene in gledališke

prireditve ter dogajanje, namenjeno otrokom.

Pred 40. leti, natančneje 26. marca 1979, pa so v pristanišču Reka predali v uporabo nov kontejnerski terminal Brajdica s kapaciteto 40.000 TEU. Izgradnjo terminala so poleg reškega pristanišča financirala še podjetja Jugolinija, INA, Rafinerija Rijeka, Transjug in Jadroagent.

Novi kontejnerski terminal je čez dobrega pol leta dobil tudi Koper.

Tatjana Jazbec



Kontejnerski terminal Brajdica leta 1979, Koper je novi kontejnerski terminal dobil istega leta pol leta kasneje. Foto: arhiv Luški glasnik



Z obema lukama praznujeta tudi obe mesti, kjer je vpliv in razvoj bil in bo v veliki meri odvisen tudi in predvsem od pristanišča. Razstava o zgodovini pristanišča v centru Reke. Foto: www.mojarijeka.hr

RCC okroglih 10 let na slovenskih tirih



Erik Regter, član upravnega odbora Rail Cargo Group Foto: David Payr

Marca letos je minilo deset let odkar je dovoljenje za prevoz po slovenskem javnem železniškem omrežju dobil

Rail Cargo Austria, oziroma kot se družba imenuje danes - Rail Cargo Carrier (RCC). S tem smo takrat poleg državnih Slovenskih železnic in Adria Transporta, ki je delno v lasti Luke Koper, dobili še tretjega prevoznika.

Najmanj desetletje pa se aktualna vprašanja v zvezi z železniškimi prevozi vrtijo predvsem okrog izgradnje drugega tira in optimizacije prevozov. V intervjuju za Primorski dnevnik (20. 3. 2019) je **Erik Regter**, član upravnega odbora Rail Cargo Group, informacijo, da se je končno začelo premikati pri gradnji drugega tira, komentiral: »To je zares dolga zgodba. Koprsko pristanišče bi moralo biti

V slovensko železniško omrežje so v zadnjega pol leta vstopili še trije novi prevozniki: oktobra '18 Primol – Rail, ki je v 80% lasti poljskih železnic, februarja letos Ten Rail v avstrijskem solastništvu in marca še italijanski InRail. Poleg Adria Transporta, Rail Cargo Carrierja in Slovenskih železnic je na slovenskem omrežju tudi Luka Koper, ki lahko izvaja vleko in ranžiranje na javni železniški infrastrukturi, a to počne le na postaji Koper Tovorna.

vsekakor bolje povezano z zaledjem. V zadnjih letih smo žal slišali veliko obljub, ki se niso uresničile. Zato res upam, da tokrat Slovenija misli resno. Tudi zato, ker je koprsko pristanišče zelo profesionalno, žal pa ne ponuja ustrezne železniške infrastrukture. V tem je Trst veliko bolj konkurenčen.«

Na vprašanje ali bi Avstrija zaradi zavlačevanja pri gradnji 2. tira lahko zaobšla koprsko pristanišče je Regter odgovoril: »Ne, za našo družbo sta tako Trst kot Koper enako pomembni luki, saj sta obe del jadranske pristaniške mreže. Ima pa Trst na krajši rok vsekakor več potenciala.«

Avstrijsko gospodarstvo si želi še tesnejšega povezovanja s severnim Jadranom

Advantage Austria Ljubljana, uradno predstavništvo avstrijskega gospodarstva v Ljubljani, že vrsto let organizira poslovna srečanja v Kopru, saj je Luka Koper že od leta 2010 najpomembnejše avstrijsko pristanišče. Tokrat so dogodek zastavili širše in ob 300. obletnici tržaškega pristanišča organizirali dvodnevno gospodarsko misijo v Trst, Koper in Reko.

Na poslovnem srečanju 17. marca v Škocjanskem zatoku je sodelovalo 26 avstrijskih podjetij s področja logistike, transporta, informacijskih rešitev in gradbeništva, ki so že vpeti v logistiko severnega Jadrana ali pa jih tako ali drugače zanima širitev poslovanja. Po podatkih, ki jih vsako leto objavi avstrijski specializirani časopis s področja logistike Verkehr, avstrijsko gospodarstvo že osmo leto zapored največ prekomorskega prometa opravi preko koprškega pristanišča.

S 7,1 milijoni ton najrazličnejšega blaga je tržni delež Luke Koper na avstrijskem trgu ocenjen na 33 %. Ključni dejavnik za dobro sodelovanje so dobre železniške povezave. Z avstrijskimi logističnimi centri imamo že vrsto let vzpostavljene dnevne železniške servise, tako za



Močna gospodarska delegacija iz Avstrije na večnamenskem terminalu Luke Koper. Foto: Suzana Zornada Vrabeč

kontejnerje kot ostale tovore, npr. premog, železovo rudo, fosfate in goriva. Desetkrat tedensko imamo vzpostavljeno kontejnersko povezavo z logističnim centrom v Gradcu, večkrat na teden je možno kontejner prepeljati do Beljaka in Ennsa, od tu naprej pa do ostalih avstrijskih industrijskih središč. Razmerje med cesto in železnico za avstrijski trg je posledično izrazilo v korist železnice in znaša 75 %.

Blago za in iz Avstrije pretovarjamo na vseh naših terminalih, glede na blagovne skupine pa prednjačijo les, papir, premog, železova ruda in raznovrstno blago v kontejnerjih - teh je bilo v lanskem letu za 225.000 TEU. Število kontejnerjev se je v letih 2009 - 2018 skoraj pošesterilo.

Kot navajajo v Advantage Austria, so jadranska pristanišča v Trstu, Kopru in Reki ključni trgovinski

partnerji za avstrijsko gospodarstvo. Prihodnje napovedi glede svilne poti, e-trgovine in spletne maloprodaje ter stalnega trenda globalne proizvodnje, prodaje in oskrbovalnih verig so le nekateri od trendov, ki opozarjajo, da bo ravnanje z blagom in s tem povezano povpraševanje po inovativnih proizvodih in storitvah za večjo učinkovitost, postalo vse pomembnejše.

Rok Štemberger

Čutim odličnost

... je bil naslov slovesnega dogodka 11. aprila v Ljubljani, kjer je minister za gospodarstvo podelil priznanja poslovne odličnosti (PRSPO) za leto 2018.

Čeprav Luke Koper tudi letos ni bilo med prejemniki, v naši družbi še nismo pozabili na »dobre stare čase«, ko smo ponosno razkazovali tako državno kot tudi evropsko priznanje odličnosti. Če že nismo aktivni pri samoočenenju, pa smo toliko bolj prisotni pri prenosu dobrih praks.

V Luki Koper se je namreč 21. marca odvijala predstavitvena delavnica modela odličnosti, ki jih v nizu delavnic po Sloveniji – začeni v Kopru, nato pa še v Ljubljani, Celju, Mariboru in

Novem mestu – organizira javna agencija SPIRIT Slovenija.

Metka Sušec Praček in **Rok Štemberger** iz Luke Koper sva skozi predstavitev naših poslovnih in razvojnih dosežkov ter rezultatov pri negovanju modela odličnosti

v preteklosti, udeležencem delavnice slikovito prikazala, da Luka Koper je odlična organizacija.

Luka Koper je priznanje PRSPO sicer prejela že leta 2002 in nato svojo odličnost potrdila še na mednarodnem parketu

z uvrstitvijo med finaliste evropske nagrade EFQM leta 2006. Podjetje Luka Koper se je tako postavilo ob bok odličnim korporacijam v mednarodnem prostoru, kot so Fiat, Grundfos, Opel, Oracle, Philips, Renault, Siemens, TNT, Westel Mobile in drugi.

Ali res še »čutimo odličnost« tudi danes na enak način kot pred več kot desetimi leti, je vprašanje. Gotovo pa odličnost živimo, ne da bi se tega prav dobro zavedali, ali bolje rečeno delamo za dobrobit naših strank, nenehno dvigujemo kakovost naših storitev in udeležamo razvojne ambicije tako podjetja kot države.

Metka Sušec Praček



Delavnico o modelu odličnosti je povezoval in vodil Rajko Novak, vodilni ocenjevalec EFQM, ki je izpostavil ključne prednosti modela: univerzalnost, povezljivost dejavnikov in rezultatov, proces učenja in rasti. Foto: Rok Štemberger

SECNET za večjo varnost pristanišč

28. marca se je v Trstu uradno zaključil projekt SECNET. Na dogodku so prvi pristaniški možje Kopera, Benetk in Trsta podpisali protokol o sodelovanju na področju varnosti v pristaniščih.

Cilj projekta SECNET, ki je potekal v okviru evropskega projekta Interreg Slovenija – Italija, je krepitev institucionalnega sodelovanja na področju pristaniške varnosti tako na lokalni kot na širši regijski ravni, in sicer s fizičnega in kibernetnega vidika. V projektu so sodelovala tri pristanišča iz programskega območja: Trst, ki je projekt vodil, Benetke in Luka Koper. V projektu so sodelovali še Srednjeevropska pobuda, Univerza v Trstu in Univerza na Primorskem. Projekt v vrednosti 1,3 milijona € se je začel oktobra 2017, vse aktivnosti v projektu pa so deležne sofinanciranja iz Evropskega sklada za regionalni razvoj v vrednosti 85 %.

Varnost pristanišč močno vpliva na varnost celotne regije, pa tudi na njeno konkurenčnost. V okviru projekta so bile uvedene in testirane inovativne informacijske rešitve: posodobitev obstoječe



Z leve: najvišji predstavniki pristanišč Koper (Dimitrij Zadel), Benetke (Pino Musolino) in Trst (Zeno D'Agostino) ob zaključku projekta SECNET.

programske opreme za prenos podatkov skozi pristaniški sistem z izvedbo penetracijskih in verifikacijskih poskusov, v kombinaciji s t. i. FLIR kamerami in pripadajočo programsko opremo za nadzor območja v pristanišču. S tem želijo partnerji izboljšati pristaniško varnost na čezmejnem območju. Hkrati si prizadevajo povečati sposobnost skupnega načrtovanja in tako krepiti

institucionalne povezave na omenjenem področju. V sklopu projekta bodo partnerji pripravili čezmejno strategijo, ki bo vsebovala priporočila za izvedbo skupnih ukrepov na področju varnosti.

Besedilo in foto:
Sebastjan Šik



»Živimo v negotovih časih, ko je vprašanje varnosti postalo del vsakdana. To še posebej velja za pristanišča, ki so strateške in nevalgične točke vsake države. To še toliko bolj velja za Slovenijo, ki ima le eno morsko tovorno pristanišče. Vendar danes, ko govorimo o varnosti, nimamo v mislih samo fizičnega varovanja, torej ograje okoli pristanišča, video-nadzorne sistema, varnostnike in podobno, ampak predvsem kibernetno varnost. Poslovanje in delovanje pristanišč postaja vse bolj digitalizirano in avtomatizirano, kar pomeni, da postajamo vse bolj ranljivi za morebitne hekerske napade«, je na zaključni konferenci poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

TalkNET pilotni projekt: za varčnejšo porabo elektrike v skladiščih

Peti sestanek upravljalnega odbora projekta TalkNET Program Srednja Evropa se je odvil 19. in 20. marca v Budimpešti, kjer je bil izveden vmesni pregled stanja projektnih aktivnosti in finančnega stanja projekta.

Vodje delovnih paketov so predstavili rezultate analiz, rezultate vmesnega pregleda pa je ocenil Winfried Ritt, predstavnik skupnega sekretariata Programa srednja Evropa, vrednotenje in nadzor projektov.

Luka Koper je predstavila povzetek vseh izvedenih analiz in poročala o stanju pilotne akcije. Pilotna akcija je edina investicija v okviru projekta TalkNET in je



Delovna skupina na sestanku upravljalnega odbora projekta TalkNET, tokrat so se sestali pri madžarskem partnerju, rečnem pristanišču Freeport of Budapest. Foto: Andrea Codotta

obravnavana kot državna pomoč EU – Avstrije, projekt pa bo sofinanciran v obsegu 85 % proračunske vrednosti. Investicijo predstavlja

zamenjava razsvetljave, avtomatizacija in zagotovitev nadzora porabe električne energije v skladišču generalnih tovarov št. 33,

s čimer želimo zagotoviti prihranke električne energije.

Investicija s testiranjem bo predvidoma zaključena oktobra 2019, ob priznani uspešnosti pa jo bomo lahko ponovili v vseh ostalih skladiščih Luke Koper.

Luka Koper je vse zahteve projekta do sedaj izpolnila v celoti, večina projektnih partnerjev pa je bila zelo zainteresirana za pojasnila glede izvedenih analiz in dobre prakse Luke Koper.

Drago Ratoša



Novih 5 eRTGjev le še na elektriko

V začetku marca smo že prejeli prvi dve novi elektrificirani kontejnerski mostni dvigali na kolesih (eRTG), ki sta tik pred uvedbo v delo, prihajajo pa še tri taka. Nova serija dvigal je še bolj napredna in varčna, predvsem pa prijazna do okolja in nas, uporabnikov.

Tovornjaki so sestavne dele dvigal, tovor izrednih dimenzij pripeljali iz kar petih držav – s Finske, Poljske, iz Avstrije, Italije in Ukrajine. Ko so vsi kosi prispeli v Koper, smo začeli sestavljati prvi par dvigal, saj zaradi prostorske stiske v luki ni dovolj prostora za vseh pet hkrati.

Prvi dve novi dvigali sta tako v zaključni fazi uvedbe v delo, do konca aprila bosta že obratovali s polno močjo, takoj zatem pa se zgodba ponovi z novim parom. Vseh pet novih dvigal bo »doma« in pripravljenih za delo letos poleti.

Leta 2015 smo realizirali nakup prvih eRTGjev, ko smo jih na naše delovišče postavili kar 7. Ta dvigala imajo možnost kombinacije pogonskega vira – lahko jih poganja elektrika ali dizelski motor.

Danjela Zobca, vodjo naložbe iz Področja investicij, smo zato vprašali ali je kakšna

razlika od te nove generacije eRTGjev: »Skozi prakso in z meritvami smo v letih do danes ugotovili, da ta dvigala pri delovanju na elektriko potrebujejo bistveno manj servisov, porabijo manj energije (do 12 % elektrike že med delovanjem vračajo v električno omrežje), pri takem delovanju ni izpustov (hrupa in izpušnih plinov), na stroju in okrog njega je manj vibracij, žerjavisti pa znajo povedati še, da se s strojem »na elektriki« tudi lepše dela.

Zato smo serijo novih dvigal, ki bodo nosila številke od 47 do 51, naročili na izključno električno napajanje, pomožni agregat na dizel pa ni več pogonski (za delo) ampak ga uporabljamo le še za premike stroja po delovišču.

Ta dvigala bodo kot pilotni projekt prva opremljena z novim naprednim sistemom krmiljenja Siemens, ki bo uporabniku še bolj prijazen in učinkovit.«



Eden od prvih dveh ERTGjev iz zadnje serije dvigal med sestavljanjem na kontejnerskem dvigalu Luke Koper. Foto: Danjel Zobec

Dobavitelj oranžnih mostnih dvigal na kolesih je finski velikan Konecranes, ki z Luko Koper odlično sodeluje in v partnerskem odnosu skupaj razvijamo tudi novosti in pilotske projekte, prilagojene našim potrebam.

»Tako smo denimo razvili tudi prvi transtejner z dodatnim podestom ob kabini, s

katerega bo pranje stekel žerjavistove kabine bistveno lažje. Do sedaj smo morali za zahtevno čiščenje kabin naročiti poseben servis za pranje na višini,« zaključuje Zobec.

Mateja Dominko

Sami bomo pridelali za pet gospodinjestev elektrike

Prav ta čas dokončujemo montažo mikro sončnih elektrarn v luki Koper. Gre za sončne elektrarne, ki ne presegajo 50 kWp* končne moči, pridobljeno elektriko pa bomo porabili v pristanišču in s tem zmanjšali porabo elektrike iz javnega omrežja.

Čeprav na področju luke Koper sončna elektrarna že obstaja, je to za naše podjetje prva tovrstna naložba. Prve tri manjše elektrarne se kot pilotski projekt nameščajo na tri transformatorske postaje, locirane ena na prvem in dve na drugem pomolu.

Elektrarne so samooskrbnegega tipa, kar pomeni, da bo vsa proizvedena električna energija porabljena znotraj pristanišča. S tem zmanjšujemo odjem energije iz javnega elektro distribucijskega omrežja, kar ima pozitivne ekonomske, okoljske in tehnične učinke.

Skupna moč teh treh luških elektrarn bo 17,36 kWp, letno bodo proizvedle

dobrih 20 MWh električne energije (približna letna poraba 5 gospodinjestev). S tem izkoriščamo manj kot 1% luškega potenciala,

Pomembnejši sklopi take sončne elektrarne so fotonapetostni moduli, nosilna konstrukcija in razsmernik DC/AC. Nove tri sončne elektrarne so grajene v smislu največje varnosti za podrejene objekte. Zato je bila uporabljena tehnologija proizvajalca Solaredge, ki ponuja možnost nižanja (izklopa) enosmerne (DC) napetosti na varno raven. Zahteva za izklop elektrarne je lahko ali varnostne (npr. gasilci) ali servisne narave (vzdrževalci), lahko pa je posledica konstantnega monitoringa DC in AC sklopa elektrarne, ki se vrši v razsmerniku.

Električna energija v taki obliki za človeka ni nevarna, praktično se izniči tudi potencial za nastanek požarov, ki so posledica okvare sončne elektrarne. Naložba bo predvidoma zaključena še ta mesec.

*Enota »kWp« je tehnično-ekonomska skovanka, saj je moč sončne elektrarne pogojena predvsem z močjo sončnega obsevanja in pomeni konično moč elektrarne v idealnih pogojih.

Besedilo in foto: Simon Čížmek



Ena od treh luških mikro sončnih elektrarn, ki bodo kmalu pričele loviti sončne žarke in jih pretvarjati v elektriko za potrebe sicer velikega porabnika - pristanišča.

Iz Planice v Luko Koper - slovenski orli na obisku

27. marca nas je obiskala ženska in moška skakalna reprezentanca z vodstvom in s trenerji. Luka Koper je letos podpisala sponzorsko pogodbo s Smučarsko zvezo Slovenije in s tem za dve leti postala zlati sponzor slovenskih orlov ter reprezentanc v nordijski kombinaciji.

Uprava družbe se je skladno s strategijo sponzorstev in donacij odločila za podporo Smučarski zvezi predvsem zaradi komercialnega vidika, ki je v strategiji zapisan kot eden izmed treh ciljev (druga dva sta družbena odgovornost in krepitev ugleda). Zimski športi so zelo priljubljeni prav na naših ključnih zalednih trgih srednje Evrope, zato pričakujemo, da bomo s tem sodelovanjem še bolj prepoznani in bomo lažje vzpostavljali nove poslovne odnose s strankami, kar je potrdil tudi predsednik uprave **Dimitrij Zadel**.

»Počaščeni smo, da ste se odločili za pridružitve naši skakalni družini in da ste z zaupanjem podprli program nordijskih reprezentanc. Ne le naše vrhunske športnike, ki podirajo meje možnega temveč tudi otroke in mladino, ki pridno trenirajo in stremijo k temu, da postanejo šampioni. Veseli smo, da imamo ob sebi takšne partnerje. Brez vas nam ne bi uspelo,« je ob pridružitvi Luke Koper v družino sponzorjev povedala **Nuša Rakovec** iz področja marketinga nordijskih disciplin.

Po kratki predstavitvi smo orlom pristanišče tudi pokazali in zbrali njihove vtise:

Domen Prevc: »Zelo sem bil navdušen nad obiskom pristanišča, saj si nisem predstavljal, da je vse tako ogromno. Bil sem na ogledu v drugem razredu osnovne šole, vendar smo takrat drug drugemu nagajali in nisem bil tako pozoren kot na današnjem obisku. Danes sem res doživel Luko Koper in presenetilo me je, koliko avtov in kontejnerjev pretovarjate. Ponosen sem in presrečen, da lahko nosim na majčki vaš logotip. Hvala, Luka Koper!«

Jernej Damjan: »Obisk v Luko Koper je bil izredno zanimiv in zabaven. Ogromno stvari smo videli in veliko novega sem se naučil. Toliko avtomobilov na kupu v življenju še nisem videl. Hvala, Luka Koper, da ste od letos naprej naš sponzor.«

Špela Rogelj: »Sploh si nisem predstavljala, koliko različnih tovorov se tu pretovarja in koliko ljudi je potrebnih, da vse poteka kot mora. Hvala Luko Koper za ta ogled in upam, da bomo ob naslednjem obisku še bolje spoznali naše pristanišče.«



Obiskovalcem smo pokazali naše bele strmine na terminalu za premog in železovo rudo in ravno to lokacijo izbrali za skupinsko fotografijo.
Foto: Tomaž Primožič



Člani uprave so čestitali skakalcem za uspehe v letošnji sezoni, v zahvalo za podporo pa je najboljši skakalec sezone **Domen Prevc** Luko Koper predal dres s podpisami celotne ekipe. Foto: Tomaž Primožič

Pod Poncami navijali tudi naši zaposleni

Luko Koper so slovenski orli obiskali le dva dni po zaključku sezone v Planici - največjem skakalnem prazniku v Sloveniji. Letos so si ga ogledali tudi nekateri naši zaposleni, saj smo v okviru sponzorstva z žrebom razdelili 30 vstopnic. Po dogodku smo naključno izbrali dva prejemnika in ju prosili za vtise.

»Kot srečna dobitnica vstopnic sem si dogodek ogledala v soboto, ko tradicionalno poteka ekipna tekma in si dogodek ogleda največ ljudi. Od doma

smo se odpravili že zelo zgodaj in bili tam med prvimi. V Planici sem bila



prvič in šele zdaj razumem evforijo in navdušenje nad tem dogodkom. Čudovita okolica, mogočna velikanka, nepregledna množica več kot 21.000 ljudi, noro navijaško vzdušje, odlična organizacija

in logistika. Glavni junaki pa seveda naši orli in ganljivo slovo Roberta Kranjca. Super je bilo, nepozabno doživetje! Nasvidenje naslednje leto,« je doživetje strnila **Lea Polh Baša** iz Področja kontrolinga.

Da je Planica res nepozabno doživetje se je strinjal tudi **Edvin Boškin** s Kontejnerskega terminala: »Na dogodek smo se z družino odpravili v nedeljo. Naši orli so nas razveselili z izvrstnimi poleti: Domen odličen drugi, Semenič je postavil osebni rekord, za vrhunec je poskrbel Kobajaši,



ki je z 252. metri dosegel rekord skakalnice. Vzdušje pod letalnico je bilo takšno, da se nam sploh ni mudilo domov. Občutki fenomenalni in nekaj je sigurno: to je bila naša prva Planica v živo, zagotovo pa ne zadnja,« pa je zaključil Edvin.

Mateja Clarici

Brand Leader Award 2018: Luka Koper v presežkih

Luka Koper se je tradicionalno udeležila logistične konference v Beogradu Transport in logistika TIL 2019. Število udeležencev se vsako leto povečuje, letos je bilo preko 400 udeležencev iz več kot 100 podjetij iz 25 držav.

Konferenca je posvečena vsem sektorjem, ki se ukvarjajo z logistiko, špedicijo ali so drugače vpleteni v logistični verigi. Ključne teme šeste konference TIL so bile izzivi kreiranja moderne multimodalne transportne infrastrukture, digitalizacija in avtomatizacija spreminjajo način oskrbovanja, blockchain tehnologije, optimizacija logističnih storitev, glede na zahteve tržišča, implementacija sistema pooblaščenega gospodarskega sistema v različnih državah, razvoj prostih con ter revitalizacija tovornega železniškega prometa.

Andrej Cah, svetovalec uprave Luke Koper za multimodalnost, je sodeloval v razpravi o pomembnosti razvoja infrastrukture in multimodalnosti. Izpostavil je pomembnost železniške infrastrukture in novih železniških servisov. Ključno je sodelovanje z železniškimi operaterji tudi v primerih izrednih dogodkov na progi



ter ob velikih infrastrukturnih posegih na omrežju.

Predsednik Dragon Maritime Group, agenta COSCO Shipping Lines, **Erich P. Cossutta** je na dogodku povedal, da so v Kopru prisotni že vrsto let. Razlog za to je po njegovem mnenju prav digitalizacija in informatizacija v Luki Koper, poleg tega pa tudi dobre železniške povezave. Suvereno je še dodal, da: »Luka Koper lahko služi za benchmark ostalim jadranskim lukam in je pristanišče, ki mora biti vzor vsem ostalim lukam pri povezovanju, sodelovanju in mreženju operaterjev, carine in luke. Ta proces je v Kopru prisoten že več kot 10 let in ga sproti nadgrajujejo. To je eden od ključnih faktorjev, zakaj se operaterji odločijo za sodelovanje s Koprom - ker je v Kopru lažje delati,« je zaključil Cossutta.



Nagrado Brand Leader Award smo prejeli že tretjič, tokrat jo je prevzel Gregor Belič, vodja PC Terminal avtomobilov in RO-RO.



Na razpravi o multimodalnosti je na dogodku TIL 2019 razpravjal tudi Andrej Cah iz Luke Koper (desno).

Na dogodku smo prejeli tudi nagrado Brand Leader Award, ki jo je v imenu Luke Koper prevzel **Gregor Belič**. V utemeljitvi so organizatorji dogodka povedali: »Luka Koper, ki je ponos vseh v regiji, dobi nagrado Brand Leader Award 2019. Tradicija, izkušnost, operativna

odličnost, visokokvalitetne pristaniščne storitve usklajene z trendi in zahtevami trga. Razvite intermodalne oblike transporta, konkurenčnost, profesionalnost, profitabilnost so glavni razlogi, zakaj Luka Koper dobi to nagrado.«

Ivan Perič
Foto: www.massmediainternacional.rs

Na Logističnem kongresu izbrali logista 2018

Slovensko logistično združenje je 3. aprila v Portorožu organiziralo že 7. Logistični kongres, kjer so z mednarodnimi gosti obravnavali aktualne novosti in težave, ki jih prinašajo razvoj logistike in potrebe trga. Podelili so tudi naziv Logist leta 2018, prejela ga je **Valerija Špacapan Friš** iz Schenkerja.

Predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula je ob podelitvi nagrade povedal: »Dobitnica priznanja Logist leta 2018, Valerija Špacapan Friš, s svojim delom in z rezultati dokazuje,

da je logistika več kot le prevoz in hramba blaga. Da

je logist več kot le izvajalec logističnih storitev, ampak

partner podjetju. Dokazuje, da je oblikovanje novih poslovnih modelov možno in da visoka dodana vrednost na zaposlenega, ki je močno nad slovenskim povprečjem in tudi nad evropskim, ni slučaj, predvsem pa ni nedosegljiva.«

SDB Schenker je eden vodilnih svetovnih ponudnikov globalnih logističnih storitev, Schenker Slovenija pa je del globalne mreže s šestimi enotami v Sloveniji.

Iskrene čestitke tudi iz Luke Koper!



Priznanje Logist leta 2018 je tokrat prejela Valerija Špacapan Friš iz Schenkerja, na fotografiji z ožjo ekipo iz Kopra, ki jo vodi Peter Bandelj. Foto: Slovensko logistično združenje

Varni na višini ...

Eden od ključnih ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu je usposabljanje delavcev za varno opravljanje dela. V Luki tako izvajamo vrsto različnih usposabljanj in ena od pomembnih tem je zagotovo varno delo na višini. Praksa potrjuje, da relevantne varnostne ukrepe v Luki upoštevamo in uspešno izvajamo, saj poškodb v zvezi z neustreznim varovanjem med delom na višini ni.

»Usposabljanje v Luki Koper je vsekakor posebnost, saj so tu specifična delovna območja. Prihajajo različne ladje in pri

vsaki mora biti sistem varovanja njej prilagojen. Iskanje primernih sidrišč je oteženo - pogosto so ta zaradi morskih



Na usposabljanju se zaposleni seznanijo z različno osebno varovalno opremo, ki je pri posameznem načinu varovanja potrebna, in se usposobijo za pravilno uporabo le-te. Na koncu sledi preizkus tako teoretične kot praktične usposobljenosti, ki ga je potrebno vsaki 2 leti obnoviti.



Delavci so spoznali različne tehnike varovanja pred padcem z višine in se seznanili s tremi osnovnimi segmenti varovanja: sistem omejitve delokroga, sistem za prestrezanje padca in sistem za namestitvev pri delu.

vplivov korodirana in neprimerna. Nekatera območja so prašna, dostopi pa oteženi, s čimer se poveča nevarnost zdrsa ali padca.

Glede na pripravljenost in sodelovanje delavcev pri usposabljanju, imam vtis, da se delavci zavedajo nevarnosti pred padcem z višine ter, da so spoznali tudi rešitve za varnejše delo na višini,« nam je zaupal **Simon Kurnik** iz podjetja Zavas, ki je kot zunanji izvajalec pripravilo usposabljanje.

Varovanje pri tovrstnem delu je zelo obsežna in specifična tema, ki zahteva stalno osveževanje znanja in seznanjanja s tehničnimi novostmi, zato bomo tej temi tudi v prihodnje namenjali posebno pozornost.

Besedilo in foto: Nataša Cigoj

... in pri delu na ladjah za razsute in sipke tovore

Februarja smo v sodelovanju s Fakulteto za promet in pomorstvo ter Upravo za pomorstvo organizirali predavanja za vse, ki so v družbi tako ali drugače vpleteni v delovne procese na ladjah za prevoz razsutega tovora.

Pri prevozu trdih tovorov v razsutem stanju se pojavljajo resna tveganja, ki ogrožajo ladjo, posadko in delovne ekipe v pristaniščih. Ta tveganja vključujejo zmanjšanje stabilnosti ladij in celo prevrnitev zaradi utekočinjenja tovora, požar ali eksplozije zaradi kemičnih nevarnosti in poškodbe ladje zaradi nepravilnega nakladanja tovora.

Skupno smo organizirali osem terminov predavanj za izvajalski in administrativni kader. Glede na zanimivost tematike smo k sodelovanju povabili tudi pomorske agente, ki so se v lepem številu udeležili izobraževanj. Ob koncu izobraževanj smo našli 150 udeležencev iz vrst naših zaposlenih in članov pristaniške skupnosti.

Rok Štemberger



Mednarodno zakonodajo, ki ureja varen prevoz trdnih tovorov v razsutem stanju najdemo pod kratico IMSBC (Code International Maritime Solid Bulk Cargoes), medtem ko kodeks 'BLU Code' podrobneje opredeljuje postopke za varno nakladanje in razkladanje ladij za prevoz razsutega tovora in kontrolne listine. Foto: Mitja Božič

Inovativna rešitev za privezovalce



Avtor koristnega predloga Nenad Marinković: »Z novo napravo smo opremili vozilo, ki ga uporabljamo pri privezu ladij.« Foto: Sonja Kranjec



S hidravličnim vitlom je delo privezovalcev bistveno lažje in tudi bolj varno. Foto: Ivana Vujanović

V maritimni enoti družbe Luka Koper INPO, ki izvaja storitve priveza in odveza ladij, so uresničili inovativen koristen predlog, s katerim so bistveno olajšali delo privezovalcev.

Predlog je podal **Nenad Marinković**, ki nam je predstavil novost: »Najprej smo pripravili projekt z vso potrebno dokumentacijo, preučili varnost delovanja naprave, poiskali dobavitelja in

izvajalca, usposobili privezovalce za delo z novo napravo ter jo končno preizkusili. Gre za nadgradnjo dveh vozil Toyota Hi-Lux, s katerih smo najprej odstranili obstoječi keson in na njegovo mesto pritrdili ploščad s hidravličnim vitlom. Za izdelavo dokumentacije in predelavo vozila je poskrbelo podjetje EURO GV iz Ilirske Bistrice.

Prej so privezovalci ročno vlekli

podajalce ladijskih vrvi, zdaj pa jih ovijejo na vitel, ki potegne ladijsko vrv ali jeklenico do bitve. S tem smo po naši oceni 80 odstotkov težkega dela dobesedno spravili na vitel. Delo privezovancev je tako ne le bistveno lažje, temveč tudi bolj varno in učinkovito. Veseli smo, da novost deluje in jim je v veliko pomoč.«

Sonja Kranjec

Kot bi čistil Aquaman

Približno na pet let zaradi zaščite saniramo lokalne poškodbe antikorozijske zaščite lovilne sklede in rezervoarja na skladiščih za tekoče tovore. Tako smo prav te dni zaključili s čiščenjem in sanacijo rezervoarjev za letalsko gorivo. Zaradi specifičnosti skladišča smo to naredili z zares močnim visokotlačnim vodnim curkom – kar 2.000 barov pritiska. Tako čiščenje se sicer klasično opravlja s peskanjem, ker pa je v skladišču shranjen vnetljiv tovor in obstaja nevarnost iskrenja ter posledično vžiga, na tem skladišču to ni mogoče.

»Kjer je bilo zaradi obrabe potrebno, smo sloje tudi prebarvali in dodatno zaščitili z ustreznim premazom, sicer

pa z rednim vzdrževanjem ohranjamo celovitost plašča in s tem skrbimo, da so skladišča brez poškodb in zato varna za hranjene različnih tekočin,« je zaključil Ervin Dekleva s Terminala za tekoče tovore.

Tekst in foto: Mateja Dominko



Trajnostna mobilnost pri tovornih ladjah?

Pretekli mesec smo pri nas privezali še posebej zanimivo ladjo - BBC Skysails, ki je k nam prišla po povsem običajen generalni tovor (cevi in les), pa tudi na prvi pogled ni nič posebnega.

Je pa toliko bolj zanimiva zaradi opcije »trajnostne mobilnosti«. Na premcu je lepo viden sistem (SkySails), ki med plovbo in ugodnimi razmerami v zrak dvigne posebno padalo. To zajema veter in vleče ladjo v zeleno smer. Na račun vetra tako ladja lahko prihrani tudi do 20 % goriva in s tem zmanjšuje emisije.



SkySails sistem je sestavljen iz vlečnega padala z vrvjo, sistema za sprožanje in pospravljanje jadra ter kontrolnega sistema za avtomatsko delovanje.

Namestijo ga lahko na nove kot tudi starejše tovorne ladje in ker je veter najcenejši, najmočnejši in najbolj zelen vir energije, bomo v prihodnosti verjetno takih ladij videli še veliko več.

Mateja Dominko



Daleč od oči, daleč od srca

Ko smo lani potegnili črto pod izvedenimi ogledi pristanišča, nas je presenetilo, da se je v prejšnjem šolskem letu za organiziran ogled našega pristanišča odločilo le pet osnovnih šol z Obale. Čeprav se mnogi iz našega okolja vsak dan vozijo mimo pristanišča, le malokdo ve, da se za pristaniško ograjo razprostira drugačen svet, ki ga dodobra lahko spoznaš le, če ga obišeš.

Za povabilo vseh 21 šol na Obali, da spoznavanje Luke Koper v živo vključijo v program aktivnosti v šolskem letu 18/19, nas je spodbudilo tudi dejstvo, da je pristanišče del učnega programa četrtil in devetih razredov. Ponudili smo jim, da lahko za pomoč pri spoznavanju pristanišča uporabijo učno gradivo, ki je na voljo na našem trajnostnem portalu Živeti s pristaniščem. Vsi mlajši šolarji pa ob obisku pristanišča prejmejo tudi knjižico Luka Koper, okno v svet. Prilagojena je za starost do 11 let, vendar je uporabna tudi za starejše otroke, saj zelo enostavno razloži pomen luke in opiše pristaniško dejavnost.

Z odzivom osnovnih šol iz vseh treh občin zaenkrat še ne moremo biti popolnoma

V letu 2018 smo po »turistični« trasi pristanišča peljali 13.895 ljudi oziroma 366 organiziranih skupin. Največ ogledov smo opravili v maju, juniju, septembru in oktobru. Po strukturi obiskovalcev je bilo izrazito največ šolarjev, dijakov in študentov (68 %), sledijo razna društva (10 %) ter upokojeanci in drugi turisti (10 %). Če obiskovalce geografsko razdelimo, pa podatki povedo, da je bilo največ Štajercev (26 %), sledi Ljubljana z okolico (22 %), Gorenjska (19 %), Dolenjska (6 %) in kot zanimivost skoraj 500 turistov iz Avstrije.

zadovoljni. Do danes so si pristanišče ogledale skupine iz petih osnovnih šol (OŠ Koper, Ankaran, Hrvatini, Prade, Škofije in Šmarje), najavljena je še osnovna šola iz Pirana in ponovno OŠ Koper (devetošolci).

Več prošenj za ogled običajno pride konec aprila in v maju, ko se večina učencev odpravi na šolske izlete in ekskurzije.

Večino skupinskih avtobusnih ogledov po pristanišču sicer izvede 10 luških upokojevcev, ogledi pa so za obiskovalce plačljivi, s čimer pokrijemo strošek teh vodičev.

Tatjana Jazbec



Foto: Nina Luša

Absolutno največjo skupino šolarjev letos smo sprejeli v začetku aprila, ko je kot odgovor na naše povabilo k nam prišlo kar **150 četrtošolcev iz Osnovne šole Koper**. Vsi vodiči tistega dne smo bili presenečeni nad vedoželjnostjo otrok, ki so imeli za nas vrsto vprašanj. Ob tem moramo iskreno pohvaliti najprej njihove učiteljice, ki so poskrbele za to, da so bili otroci ustrezno pripravljene in so o pristanišču veliko izvedeli že pred prihodom k nam. Za zgled sta zagotovo tudi usmeritev in angažma vodstva, ki je naše vabilo vzelo zelo resno ter organiziralo pouk in delo tako, da so učiteljice v učni program lahko vključile tudi obisk koprške luke. Nina Luša, OŠ Koper: »Hvala vodičem, varnostnikom in vsem, ki ste sodelovali pri organizaciji ogleda luke Koper za naše četrtošolce. Otroci so ugotovili, da imamo ogromno in zelo zanimivo pristanišče. Hvala lepa in se priporočamo tudi v bodoče!«

Obiskala nas je 26. generacija poklicnih gasilcev

14. marca in 4. aprila sta nas obiskali skupini 26. generacije poklicnih gasilcev, skupno 58 gasilcev s spremljevalci inštruktorji. V sklopu šestmesečnega usposabljanja za poklicnega gasilca je bila namreč letos predvidena tudi strokovna ekskurzija v luko Koper.

Poklicna gasilska enota Luke Koper jim je pripravila 3-urni strokovni program s predstavitvijo tehnologije dela, družbe in dejavnosti luških gasilcev. Pristanišče so si tudi ogledali in v praksi spoznali značilnosti posameznih

terminalov s poudarkom na sistemih požarne varnosti. Z zanimanjem so si ogledali predvsem TECHEM, TST, EET,

garažno hišo, strojnico vlačilca ter RO-RO črpališče.

Vidno so bili navdušeni nad obsežnim delovanjem luke,

tehnologijo dela ter urejenostjo požarne varnosti.

Besedilo in foto: Sandi Jugovac

