

32019

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštnina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Jan Gregorič

Prva objava
rezultatov
2018

Dan
pomorstva

Humanitarni
tovor
za Darfur

Novosti na
terminalu za
avtomobile

Slovenija končno z novim ekološkim plovilom za skrb morja

Po nesrečnem nakupu in vračilu ekološkega plovila nazaj v Turčijo leta 2012, se je letos zgodba ponovila s finskimi dobavitelji in zaenkrat srečnim koncem. Služba za varstvo obalnega morja (SVOM) pri Upravi RS za pomorstvo je prevzela novo ekološko plovilo za intervencije na morju.

Plovilo so poimenovali SI-20, uporabljali pa ga bodo predvsem za varstvo pred onesnaženji z nafto in naftnimi derivati, pa tudi za pobiranje plastike, naplavin in številnih odpadkov v morju. Delavci SVOM so bili že s prvimi preizkusi na morju zadovoljni in potrdili, da je sodobno plovilo in vsestransko uporabno. Ni pa vse mogočno - **Arturo Steffe**, vodja Službe za varovanje morja UPRS: »To plovilo je namenjeno za zmogljivost do 15 ton, se pravi 15 kubičnih metrov izlitja surove nafte. Če bi prišlo do večjega izlitja vsekakor to plovilo ni zadostno, zato pa imamo mednarodno pomoč.«

Več o pripravljenosti Slovenije in vlogi Luke Koper pri tovrstnih akcijah na morju smo zapisali na strani 7 tega Luškega glasnika.

O PLOVILU

Plovilo so izdelali v finski ladjedelnici Lamor in je že 369. ekološko plovilo, ki so ga izdelali in nanj namestili opremo in orodje za akcije na morju. Za slovensko plovilo so po naročilu izdelali posebno mrežo, s katero bodo lahko z morja pobirali plavajoče kose plastike.



Novo plovilo je za "SI-20" na dan pomorstva, 7. marca, slavnostno krstila Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo. Čoln je državo stal 1,78 milijona €. (Foto: Zdravko Primožič FPA)

SI-20, kot so ga poimenovali, ima dva Volvo motorja (vsak po 368 kilovatov), ki v kratkem času 16,6 metra dolgo in 17,5 tone težko plovilo lahko požene na 22 vozlov hitrosti (približno 40 kilometrov na uro). Z nekoliko manjšo hitrostjo bo SI-20 od Kopa do Pirana plulo v pol ure.


Poleg 17-tonskega plovila imajo na SVOM še manjši spremljevalni čoln

in samostojne plavajoče kontejnerje za shranjevanje zbranih odpadkov. Te kontejnerje lahko od vlečejo na kopno, medtem ko plovilo ostane na kraju dogodka in naprej čisti morje.

Delno povzeto po Delo in TV Koper (19.2.)



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 Zlatanovič, Suzana Zornada Vrabc, 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 Poženel Produkcija: ČZD Primorske novice Tisk: Tiskarna Vek Koper Naklada: 2.000 izvodov Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



PRIPRAVLJENI NA VAROVANJE MORJA



Foto: Kristjan Stojaković

Čeprav pomorstvo ni poklic, kjer bi srečevali veliko žensk, je usoda slovensko pomorstvo za vedno povezala s praznikom žensk, saj nacionalni Dan pomorstva praznujemo le dan pred Dnevom žena. In da je mera polna, je letos tudi Svetovna pomorska organizacija (IMO) razglasila leto žensk v pomorstvo. IMO je bil, tako se radi pohvalijo, ena od prvih specializiranih agencij v okviru Združenih narodov, ki se je že v 80-ih letih začela sistematično ukvarjati z izobraževanjem in usposabljanjem žensk v pomorstvu. Vendar IMO v prvi vrsti skrbi za varnost plovbe in preprečevanje onesnaževanja s strani ladij.

In s tem se ponovno vračamo k slovenskemu Dnevu pomorstva, ki je bil letos prav v znamenju skrbi za slovensko morje. Uprava za pomorstvo je krstila končno svoje prvo specializirano plovilo (starega niti ne štejemo, saj je praktično neuporabno). Za primerjavo, ekološka flota Luke Koper šteje kar devet plovil, maritimna enota naše hčerinske družbe INPO pa ima kar 45 ljudi, ki so usposobljeni za intervencije na morju (država oziroma URSP le 6). Dejstvo je, da je v primeru nesreče lahko luška ekipa najhitreje na morju, saj so naše baraže že pripravljene. Civilna zaščita, ki ima svojo opremo za intervencije na morju spravljeno v skladišču 3 (ob potniškem terminalu), potrebuje vsaj 4 ure, tako je povedal njen poveljnik. Že res, da je Luka Koper vključena v načrt zaščite in reševanja in je dolžna svojo opremo in ljudi nuditi civilni zaščiti v primeru večjih nesreč, ampak vseeno se poraja vprašanje, ki je bilo aktualno pred kakim desetletjem, zakaj ne bi Luka Koper pridobila koncesije za čiščenje celotnega slovenskega morja. Tako kot imajo v primeru celinskih voda koncesijo različna zasebna podjetja. To so tiste sinergije, ki bi jih morali iskati

v tako majhni državi kot je Slovenija, kjer so resursi, tako kadrovski kot finančni omejeni.

O varovanju morja je tekla beseda tudi na okrogli mizi pred krstom novega plovila URSP. Največ pozornosti je pritegnila zgodba kapetanke iz Pulja, ki je opisala reševanje posledic izlitja goriva v zalivu Raša. To so neprecenljive izkušnje, dobrodošle tudi za naše službe, ki skrbijo za varovanje morja. Dejstvo je, da je vsaka nesreča primer zase in da je nemogoče na papir spraviti vse možne scenarije. Zanimivi pa sta predvsem dve ugotovitvi sosedov Hrvatov. Prva je, da mora aktivnostim poveljevati le ena oseba, kar sicer deluje logično, a ko se ti taka nesreča zgodi prvič, je verjetno povsem naravno in človeško, da ljudi zgrabi panika. In druga ugotovitev, da je prav tako pomembno, kako se lotimo odstranjevanja posledic nesreč, da ne bi okolju prizadejali še več škode. Vsi smo kdaj videli posnetke ubogih živali, predvsem ptic, prekritih z nafto, črne in lepljive obale. Vendar, če bi se čiščenja lotili s pomočjo kemije, bi lahko morski ekosistem še bolj ogrozili. Nafta je nenazadnje zmes naravnih spojin, ki jih narava s časom sama prečisti. Skratka, iz izkušenj se lahko največ naučimo, zato ne preseneča pobuda na dobro obiskani okrogli mizi, da bi morala država poskrbeti za čim več skupnih vaj vseh služb, ki skrbijo za varnost morja v vseh treh državah severnega Jadrana, torej Italije, Slovenije in Hrvaške.

Verjetno sem že kdaj zapisal na tem mestu, da je pristanišče industrijski objekt in da se nesreča lahko zgodi. To je dejstvo. Vendar se mi bolj pomembno kot to zdi, da smo nanjo pripravljene. Mi, ki delamo v pristanišču in zunanje okolje.

Sebastjan Šik

Še eno uspešno leto za Luko Koper

Objavili smo prvo informacijo o poslovanju družbe v lanskem letu.

V Luki Koper smo v letu 2018 pretovorili 24 milijonov ton blaga, kar je **3 %** več kot leto prej in predstavlja rekorden letni pretovor v zgodovini pristanišča. Rast smo zabeležili na vseh blagovnih skupinah razen pri tekočih tovorih, pretovor kontejnerjev in avtomobilov pa nas še naprej uvršča med najpomembnejša pristanišča v regiji.

Ugodni fizični kazalci so se odrazili na finančnih rezultatih, saj so po nerevidiranih

podatkih čisti prihodki od prodaje Skupine Luka Koper dosegli 226 milijonov € oz. 7 % več kot v letu 2017. Čisti poslovni izid Skupine se je v primerjavi z letom poprej povečal za 71 % in dosegel 60 milijonov €. Brez upoštevanja prejete odškodnine za poškodovano ladijsko dvigalo bi čisti poslovni izid v letu 2018 znašal 51,9 milijona € oz. 48 % več od doseženega v letu 2017.

Za naložbe smo v lanskem

letu namenili 16 milijonov €. Med večje sodi pet novih e-RTG dvigal in več terminalskih vlačilcev za potrebe kontejnerskega terminala, nekatera obstoječa RTG dvigala smo modificirali z namenom zmanjševanja emisij hrupa. V pristanišču smo izvedli več naložb, povezanih z ureditvijo novih prostorov za delavce, nadgradili protipožarne sisteme, izvedli rekonstrukcijo operativnih obal in skladiščnih površin ter nabavili prekladalno opremo.

Poleg rednega načrta zaposlovanja je družba, skladno s sprejeto strategijo, v lanskem letu pričela z implementacijo tristebnega modela zaposlovanja. V Skupini smo tako v letu 2018 zaposlili 213 sodelavcev, število zaposlenih pa se je v primerjavi z letom 2017 povečalo na 1.242 delavcev oz. za 12 % več.

Celovit pregled poslovanja družbe bomo objavili konec aprila v letnem poročilu 2018.

Rok Štemberger

(v €)	Luka Koper, d. d.			Skupina Luka Koper		
	2018	2017	IND	2018	2017	IND 18/17
*podatki za 2018 so nerevidirani						
Čisti prihodki od prodaje	222.980.390	206.835.533	108	226.305.538	211.438.377	107
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	68.744.504	35.032.311	196	69.707.503	36.639.872	190
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	97.289.912	62.570.820	155	99.074.678	65.087.648	152
Čisti poslovni izid	58.588.995	33.143.408	177	59.761.810	34.982.789	171
Naložbe	15.867.036	36.661.385	43	16.442.606	37.342.062	44
Število zaposlenih	1.089	926	118	1.242	1.108	112

Nove dajatve za drugi tir

Luka Koper je 1. marca letos pričela plačevati takso na pretovor, ki bo namenjena projektu drugega tira.

Osnova za odmero takse je pretovor posamezne kategorije tovorov, ki jih je vlada Republike Slovenije opredelila v posebni uredbi, višino takse pa določa 41. člen Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper:

- za pretovor generalnih tovorov 1 € na tono,
- za pretovor sipkih in razsutih tovorov 0,40 € na tono,
- za pretovor tekočih tovorov 0,50 € na tono,
- za pretovor kontejnerjev 1,50 € za kontejner,
- za pretovor avtomobilov 1 € za kos.

Zakon o drugem tiru je k plačilu nove dajatve zavezal tudi avtoprevoznike in uporabnike železniške infrastrukture. Avtoprevozniki jo plačujejo že od 1. januarja

letos za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 ton, in sicer kot pribitek k cestnini na avtocestnih odsekih Koper – Ljubljana in Ljubljana –

Šentrupert. Uporabnike železniške infrastrukture pa že naslednje leto čaka za 4 % višja uporabnina na vseh glavnih železniških progah v Sloveniji.



Foto: Mateja Dominko

Za večjo učinkovitost avtomobilskega terminala

Konec februarja smo za izgradnjo novih železniških tirov na severovzhodnem delu pristanišča izbrali izvajalca Kolektor CPG. Izvajalca smo izbrali s postopkom javnega naročanja, ta bo z gradbenimi deli pričel predvidoma sredi letošnjega leta. Če bo vse potekalo po načrtu, bo 6. skupina tirov prve vlake sprejela v začetku leta 2020.

3,4 KILOMETRA NOVIH TIROV

V koprskem pristanišču se razteza 35 kilometrov industrijskih železniških tirov, ki se vijejo do posameznih skladišč in obal. Severovzhodni del pristanišča je še edini, ki nima urejenega železniškega dostopa, večinoma pa na tem območju skladiščimo avtomobile. Ker se pretovor teh v zadnjih letih povečuje in je v lanskem letu dosegel že 755 tisoč enot, smo sklenili, da tu uredimo novo skupino tirov, ki bodo olajšali in pohitrili nakladanje in razkladanje avtomobilov z vagonov.

Naložba predvideva izgradnjo štirih vzporednih tirov dolžin od 700 do 1.000 metrov, na koncu vsakega tira pa bomo namestili hidravlične dvizne rampe za dovoz avtomobilov. Nov železniški dostop bo skrajšal transportne poti avtomobilov od ladje do parkirišč oz. do drugih nakladalnih točk, povečal produktivnost in varnost

ter omogočil prihod daljših kompozicij. Razmerje med cesto in železnico (t.i. modal split) znaša na avtomobilskem terminalu 59 % proti 41 % v korist cestnega prometa, zato lahko pričakujemo, da se bo odstotek v prid železnice v naslednjih letih povečal.

V NAČRTU TUDI NOV PRIVEZ ZA AVTOMOBILSKE LADJE

Le lučaj stran, ob robu tretjega bazena, pa načrtujemo izgradnjo novega RO-RO priveza, prilagojenega avtomobilskim ladjam. Privez bo sestavljen iz posameznih odbojnikov, na katere se nasloni ladja, betonske dovozne rampe, poglobiti bomo morali tudi okoliško morsko dno. Z dodatnim privezom bomo skrajšali transportne poti predvsem do skladišč na desnem bregu Rižane, sproščeni pa bodo tudi obstoječi privezi, kamor bomo lahko privezali ladje z drugimi tovari. Gradbeno dovoljenje za projekt je že



pridobljeno, dela se bodo predvidoma zaključila v prvem trimesečju prihodnjega leta.

Kasneje je na severni strani pristajalnih odbojnikov predvidena postavitve pontona za potrebe plovil Slovenske vojske.

Tako novi privez kot železniški tiri, katerih skupna ocenjena vrednost znaša 12 milijonov €, spadata med naložbe, ki so sofinancirane s strani EU projekta CarEsmatic v višini 30 %. Namen

tega evropskega projekta je izboljšati dostopnosti pristanišč Koper in Barcelona in s tem povečati uporabo storitev pomorskih avtocest za prevoz avtomobilov v Sredozemlju. V projekt so poleg Luke Koper vključeni še pristaniška uprava Barcelona, terminalist Autoterminal S.A. in ladjar Neptune Lines.

Rok Štemberger



5 sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Nov način dela pod obalnimi kontejnerskimi dvigali

Sredi februarja smo na Kontejnerskem terminalu spremenili talne oznake pod obalnimi dvigali. Jasno smo razmejili delovne površine, transportne poti in nevarna območja, s čimer smo želeli zmanjšati tveganje za nastanek poškodb oseb, ki sodelujejo pri nakladanju in razkladanju kontejnerskih ladij.

Spremembe smo načrtovali skupaj s sodelavci z različnih področij in proučili več variant označitev površin. Na koncu je bila izbrana najbolj optimalna glede na razpoložljivi prostor in skladna s predpisi s področja varnosti in zdravja pri delu. S spremembo talnih oznak pa se je nekoliko spremenilo tudi delo pod kontejnerskimi dvigali.



V Luki Koper varnost vseh udeležencev v pristaniškem delu jemljemo zelo resno. Slika dejanskega stanja z novimi označbami pod orjaškimi dvigali.

Prej smo zabojnike za hranjenje kontejnerskih čepov odlagali pod dvigalom v smeri proti Kopru, delno tudi na površino, namenjeno gibanju oseb, delno pa na površino, po kateri vozijo

terminalski vlačilci in kjer izvajamo prekladanje. Delavci so bili med nameščanjem in odstranjevanjem čepov pogosto na transportnih poteh in tako izpostavljeni trkom z vozili. Težave so imeli tudi pri dostopanju do zabojskih za hranjenje čepov, saj okoli njih pogosto ni bilo dovolj prostora za varno gibanje. Če bi padel kontejner z ladje, pa je obstajala povečana verjetnost, da bi bil kdo spodaj, saj se je košaro odlagalo tik pod ladjo.

Z novimi oznakami smo določili delovne površine ob notranjem robu nog dvigala in na sredini, vmes pa umestili transportno pot za vožnjo in nakladanje terminalskih vlačilcev. Delovne površine na robu so po novem

namenjene le nameščanju in odstranjevanju čepov, zato se je čas zadrževanja oseb tik pod ladjo bistveno zmanjšal.

Sredinska delovna površina je namenjena odlaganju zabojskih s čepi, nameščanju in odstranjevanju čepov ter zadrževanju oseb na varnem območju med prekladanjem in nakladanjem. Širina površine delavcem omogoča gibanje okoli zabojskih s čepi ne da bi hodili po nevarnem območju.

Vožnja po delovnih površinah je glede na oznake sicer dovoljena, vendar le za vožnjo mimo stoječih vozil ali ovir. Prehitevanje pa je zaradi polnih črt prepovedano.

Besedilo in foto: Sebastjan Cigoj

Mednarodno povezovanje v obojestransko korist

Na pobudo iz egipčanskega pristanišča Damietta smo na luškem dnevu v Kairu leta 2017 podpisali Sporazum o sodelovanju, februarja letos pa nas je obiskala njihova delegacija, ki smo jo seznanili z našimi dosežki in razvojnimi plani.

Gostje so nam predstavili svoje pristanišče, ki leži 70 kilometrov od Sueškega prekopa in se razvija le zadnjih 30 let. Pristanišče Damietta ima ambiciozne razvojne načrte, ki vključujejo izgradnjo dveh RO-RO privezov, večnamenskega terminala ter nov privez za izvoz gnojil. Njihov kontejnerski terminal trenutno pretovarja več kot 1,2 mio TEU na leto, potekajo pa že pripravljala dela za izgradnjo povsem novega kontejnerskega terminala, ki naj bi pričel delovati leta 2022. Nov kontejnerski terminal bo namenjen predvsem transshipmentu

kontejnerjev za vzhodni Mediteran, preko kanala pa bo direktno povezan tudi z reko Nil, preko katerega že sedaj poteka odprema kontejnerjev in zato Nil predstavlja pomemben segment v interni logistiki Egipta.

Posebno pozornost namenijo izboljševanju procesov v skladu s standardi ISO 9001 in 14001 ter OHSAS, kot prvo pristanišče v Egiptu pa so z izgradnjo lastne električne centrale uvedli priklop vseh ladij v pristanišču na elektriko.

Milena Slobko Jerman



Sodelovanje s partnerskimi pristanišči poleg izmenjave izkušenj in dobrih praks krepi tudi poslovno povezovanje. Foto: Mateja Dominko

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo prevzela nove prostore

URSP je 1. marca s prodajalcem Marino Koper opravila primopredajo novih poslovnih prostorov na Kopaliskem nabrežju 9 v Kopru. Nova zgradba URSP, ki arhitekturno spominja na ladjo, stoji zraven potniškega terminala Luke Koper in bo omogočala boljši in tehnično sodoben nadzor prometa na morju.



Jadran Klinec, direktor uprave RS za pomorstvo ob težkopričakovanem prevzemu novih prostorov. Foto: URSP

Na površini 1.300 m² bo v novih prostorih urejen sodoben center za nadzor pomorskega prometa, ki ga kolegi že dolgo čakajo. Ob poslovnih prostorih bodo imeli na voljo tudi prostor za pregled čolnov.

»Največ pričakujemo od novega nadzornega centra. Na 11 lokacijah od Slavnika do piranske Punte, od



Nova zgradba uprave za pomorstvo tudi vizualno spominja na ladjo, ima pa končno direkten pogled tudi na območje, kjer tovarne ladje vstopajo in izstopajo iz pristanišča. Foto: Mateja Dominko

Luke do fakultete za pomorstvo, bomo imeli senzorje in merilne naprave, v nadzornem centru pa prikazovalnike in operaterje. Imeli bomo radar za detekcijo plovil, drugi radar za detekcijo oljnih madežev, avtomatski identifikacijski sistem za sledenje ladij, radijske postaje, naprave za sledenje klicem v sili, videonadzor in meteorološko postajo. Vso opremo bi radi dobili v šestih mesecih, zato bomo do konca leta nadzor opravljali še iz starih prostorov. Naša šibka točka je, da imamo samo dva nadzornika, če bi hoteli vzpostaviti popoln sistem nadzora

in spremljanja ladij, bi potrebovali še vsaj 12 novih usposobljenih uslužbencev,« je za Delo povedal direktor URSP **Jadran Klinec**.

V isto stavbo bodo najverjetneje preselili še ribiške inšpektorje, inšpektorje FURS in carine, ARSO, morda tudi koprsko enoto direktorije za vode in območno enoto uprave za zaščito in reševanje.

Prostore bodo najprej tehnično ustrezno opremili, uporabniki pa se bodo na novo lokacijo predvidoma selili v roku pol leta.

Čestitke, kolegi!

Kako je Slovenija pripravljena za reševanje onesnaženj na morju?

Ob dnevu pomorstva 7. marca sta uprava za pomorstvo in ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju s Fakulteto za pomorstvo in promet ter Luko Koper pripravila okroglo mizo o varovanju morskega okolja.

Za nesreče in onesnaženja na morju je največkrat kriv človek, so ugotavljali udeleženci. Tako je bilo tudi lani junija v hrvaškem zalivu Raša, ko so pristojne službe morale reševati izlitje osmih ton nafte z libanonske ladje Fidelity, je povedala pristaniška kapitanica **Dolores Brenko Škerjanc** iz kapitanije Pulj. Do izlitja je prišlo, ker posadka libanonske ladje ni spremljala bunkeriranja ladje. Naftni madež je zaneslo na bližnja školjčiča, počrnelo je več kot 200 čolnov, privezanih v zalivu, nafta je močno onesnažila obalni pas. A jim je s hitro akcijo vseh pristojnih služb uspelo preprečiti širitev onesnaženja in odstraniti z nafto onesnažen sloj. "Najpomembnejše pravilo pri reševanju onesnaženj na morju: poveljuje eden!" je med drugim poudarila Brenko Škerjančeva.

OPREMO IMAJO, LJUDI PREMALO

In kako dobro smo v Sloveniji pripravljene za reševanje morebitnih onesnaženj? "Opremljeni smo, ljudi pa nam manjka, na kar nenehno opozarjamo. Upam, da bomo dosegli razumevanje, preden se zgodi nesreča. V Koper vsako leto vpluje 2.000 ladij, mi pa imamo le tri pomorske inšpektorje za tehnične preglede ladij. Za odziv na onesnaženja pa imamo samo šest zaposlenih, kar je odločno premalo. Res smo se zdaj opremili s plovili, toda ljudje so ključni," poziva **Jadran Klinec**, direktor Uprave za pomorstvo, ki vodi

koordinacijo služb za reševanje na morju.

V LUKI DEVET ČOLNOV ZA VAROVANJE MORJA

V Luko Koper, ki ima svojo službo za varovanje morja s 45 zaposlenimi, z devetimi plovili, več kilometri baraž, s pobiralci olj, pivniki in z vso drugo potrebno opremo, so lani opravili 25 intervencij, je povedal predsednik uprave **Dimitrij Zadel**: "Največ zaradi lesa, ki ga je v morje naplavilo z rek ob poplavih, in ga je bilo treba odstraniti." Zadel poudarja, da Luka veliko naredi na področju varovanja morskega okolja. "V pristanišču so senzori, tako da se lahko takoj odzovemo ob vsakem dogodku. Nenazadnje je le nekaj deset metrov od pristanišča že mestna plaža. Meritve pa kažejo, da je voda v pristanišču zelo čista," je še dodal in zaključil, da je sodelovanje z vsemi drugimi deležniki na tem področju zgledno.

Marko Perkovič s Fakultete za pomorstvo in promet je izpostavil veliko gostoto prometa v severnem Jadranu: na območju med Ravenno in Puljem ob delovnikih se zadržuje tudi do 300 ladij dnevno. "Posledično je več operativnega onesnaženja in je večja nevarnost za nesreče," je pojasnil Perkovič. Ladje so vse večje, danes v Koper, denimo, plujejo trikrat večje kontejnerske ladje kot pred nekaj desetletji.

Opremljenost za reševanje ekoloških nesreč se je od leta 2.000 v Sloveniji izredno povečala, skupaj za skoraj milijon evrov novih plovil in opreme. "Za reševanje onesnaženj na morju smo opremljeni. A v našem morju je neizbežno, da onesnaženje hitro prinese na obalo. Tu pa nam še manjka opreme in za to še moramo poskrbeti," pravi poveljnik Civilne zaščite za obalno regijo **Zvezdan Božič**.



Kot se velikemu pomorskemu prazniku spodobi, je zvečer v Avditoriju Portorož potekala svečana proslava, kjer je bila slavnostna govornica ministrica Alenka Bratušek. Foto: Boštjan Brlek



Marko Perkovič (FPP), Dimitrij Zadel (Luka Koper), Dolores Brenko Škerjanc (Puljska luška kapitanija) in Damjan Horvat (direktorat za letalski in pomorski promet). Foto: Zdravko Primožič/FPA

Večjih okoljskih onesnaženj na morju pa se ne da rešiti brez mednarodnega sodelovanja. Uprava za pomorstvo je tako že sodelovala na mednarodnih vajah reševanja na morju. **Damjan Horvat**, v. d. direktorja direktorata za letalski in pomorski promet pravi, da Slovenija podpira namero o oblikovanju skupnega načrta ukrepanja in posredovanja v primeru nesreč s sosednjimi državami.

Primorske novice

Dan slovenskega pomorstva praznujemo v spomin na sprejem resolucije o pomorski usmeritvi Slovenije 7. marca 1991.

Obnova odlagalnega stroja za rudo

Na Evropskem energetske terminalu je za prekladanje železove rude v uporabi odlagalni stroj, ki ga je leta 1983 izdelala Metalna Maribor. Zaradi starosti, težkih delovnih pogojev ter velikega števila obratovalnih ur so bili električni elementi in inštalacije dotrajani, zato smo ga z obnovo pomladili in vrnili v odlično kondicijo.

V prvi fazi prenove je bila naročena projektna dokumentacija za obnovo, ki je obsegala celovito prenovo stikalnih blokov v elektro prostoru, menjavo električne opreme v kabini operaterja ter menjavo kableske napeljave po celotnem stroju, vključno z odlagalnim trakom. Na podlagi projektne dokumentacije ter ostalih razpisnih pogojev je bil na e-portal javnih naročil objavljen razpis za zamenjavo električne opreme in instalacij na odlagalcu - PC EET.

Po izbiri izvajalca smo v sodelovanju s terminalom našli prost termin, kar je bilo glede na nenehno

operativnost terminala zelo zahtevno. Zato je bil tudi rok za obnovo stroja kratek, v le 14 dneh smo morali opraviti prenovo, ponovni zagon, testiranja in stroj predati v uporabo. Odlagalec je obnovilo podjetje Promel iz Velenja v sodelovanju s podjetjem Avtomat, ki je poskrbelo za programiranje krmilnih sklopov in daljinski nadzor.

Za zelo dobro sodelovanje med obnovo in ustrezno pripravo stroja se zahvaljujem **Jadranu, Mariu in Boštjanu** s terminala EET, pohvala pa gre tudi izvajalcem del in celotni ekipi za hitro in kvalitetno izvedbo del.



Priključna moč odlagalca na deponiji EET je 145 kW, z njim pa pretovorimo 2.000 ton na uro.

Želimo si, da bi nam odlagalec služil še mnoga leta, da bi bilo na njem čim manj zastojev in s tem

intervencij za vzdrževalno ekipo na terminalu.

Tekst in foto: Gašper Eržen

»Stara vaga« ne bo več ovira za delo

Profitni centri se iz dneva v dan soočajo s pomanjkanjem tako odprtih kot zaprtih skladiščnih površin. Enako velja tudi za terminal Generalni tovari, ki za skladiščenje svojega blaga izkorišča že sleherni kotic. Tako na površini med tiri 11a in 12a skladišči jeklene zvitke, ob tiri 11a pa se je še pred dobrim mesecem nahajal objekt v izmeri okrog 200 m², poimenovan »stara vaga«.

V objektu so bili poleg ne več operativne vagonске tehtnice, tudi prostori, ki jih je Luka Koper oddajala različnim najemnikom. Objekt je bil dotrajan in razen to, da je tu pa tam kakšen luški delavec pojedel malico pod pergolo prelepe stare trte, ki je rasla pred njim, vanj že vrsto let ni stopila človeška noga. Služil je bolj kot skladišče stare šare in smeti.

Potreba po skladiščnem prostoru je zmagala nad nostalgijo in tako smo sprejeli odločitev, da se objekt poruši, smeti odpelje, »stara vago« pa pospravi na INPO, saj je muzejske vrednosti. S tem je terminal pridobil novo površino, sicer pa v tem primeru to niti ni toliko pomembno kakor to, da je površina med tiri sklenjena kot celota in na njej ni več

objekta, ki je prej predstavljal oviro pri manipulaciji s tovorom.



Dela, ki so poleg rušitve objekta obsegala tudi popravilo asfaltne površine



v neposredni bližini so bila preko javnega naročila oddana podjetju GP KRK. Zaključil jih je v dobrih dveh mesecih, pri čemer gre pohvaliti pripravljenost sodelovanja tehničnega in operativnega kadra terminala GT pri koordinaciji gradbenih del in manipulaciji tovora.

Besedilo in foto: Igor Bertok

Če bi lahko, bi se kar vkrcał z opremo na ladjo

»Danes je srečen dan. To sem začutil že zjutraj, ko smo na tovornjaka naložili opremo za iskanje vode. Vozili smo prostovoljci Ustanove **Tomo Križnar** in Ustanove H.O.P.E. spravljali na pot 10 let,« je povedal ganjeni humanitarci in aktivisti z ogromnim srcem Tomo Križnar.

Za pristanišče čisto običajen projektni tovor, nič koliko smo jih že imeli, še veliko bolj zahtevnih za pretovor. Zakaj sta peščeno rjavo pobarvana stroja v resnici tako dragocena za Križnarja, pa razloži sam: »Pred desetimi leti so iz Darfurja (Južna Afrika) poklicali na pomoč, rekoč, da zmanjkuje vode, saj jim klimatske spremembe ne prizanašajo in sami ne morejo več najti vode kot nekoč. Zato rabijo stroj.«

Včasih so staroselci v Darfurju vodo lahko našli z bajalicami, saj se je nahajala 10 do 12 metrov pod zemljo. Klimatske spremembe in segrevanje Indijskega oceana pa povzročajo, da se saharaska puščava vsako leto razširi za 7 kilometrov. Zaradi podnebnih sprememb je v zadnjih tridesetih letih v Sahelu (prehodno območje med puščavo Saharo na severu ter bolj rodovitnimi savanskimi ozemlji na jugu) padlo kar 40 % manj dežja. Vode ni, ljudje pa trpijo žejo in se zato selijo na območja, kjer iščejo vodo. »Tujci ob tem legalizirajo vojne za vodo, v katerih se ljudje pobijajo. V resnici gre pri vsem skupaj tudi za nafto, ki leži pod površjem tega območja, in ne le za dragoceno vodo,« doda Križnar.

Z vrtalnikom in kompresorjem bodo lahko vrtali testne vrtime in iskali vodo globoko pod površjem do skoraj 100 metrov v globino. »Zame je to res velik dosežek in zelo čustven moment. Če bi dovolili, bi se vkrcał na ladjo kar tukaj in šel takoj z njo in opremo v pristanišče Sudan. Ampak bi potem tam imel verjetno veliko več problemov, kot bi jih imel tukaj z vami,« Križnar glasno razmišlja z grenkim nasmehom. Njegova največja skrb in strah sta, da bosta dragoceni vozili ob prihodu v Afriko ukradeni, saj oblasti ne podpirajo pomoči uporniški skupini, ki se bori za obstoj na svojem ozemlju in klobuje nasilju, genocidu in hudim razmeram za preživetje.

Pošiljko bo ladja od Kopra do Malte in do končnega cilja v Sudanu nosila približno tri tedne, od tam pa bodo obe vozili še dober mesec tvorili po kopnem do Darfurja. Za logistično izvedbo posla je poskrbelo koprsko podjetje FMS Logistika, v pristanišču pa so sodelovali kar trije terminali. Najprej smo na terminalu Generalni tovari preložili stroja s tovornjakov, kjer so ga skupaj s Terminalom za avtomobile naložili na dva »flat-rack« kontejnerja. Nato sta prišla na Kontejnerski terminal, kjer smo ju naložili na vlačilce in z obalnimi dvigali preložili na veliko ladjo matico CMA CGM **Musset**.

Posebnosti pri logističnem in pristaniškem poslu ni bilo, so povedali tako na FMS kot sodelavci iz Luke, so pa vsi s spoštovanjem pogledovali proti vedno prisotnemu Križnarju, ki je spremljal in s kamero dokumentiral skoraj vsak premik vozil.



V delo so bili vpleteni kar trije terminali.
Foto: Mateja Dominko

Ob sklepnem dejanju, dviganju naloženih kontejnerjev na ladjo matico, sta bila prisotna tudi **Tomo** in njegova žena **Bojana Pivk Križnar**. Povedala sta, da se bosta kmalu spet odpravila v Sudan, kjer rešujeta nov izziv – gobavost med

Ko je tovar zares zapustil koprsko luko, smo Tomotu poslali nekaj fotografij odhajajoče ladje CMA CGM Musset. Njegov odgovor dan potem je bil dovolj zgovoren:

»Dobro jutro, Mateja. Še kar gledam tvoje slike včerajšnje plovbe v neskončno modrino. Še kar me nosijo čustva. Lepota je v očeh opazovalca, pravijo. Meni se še nikoli ni nobeno pristanišče zdelo tako čudovito. V vaših napravah ni nič manj Bude kot na vrhu gore. Naša tovornjaka gledam s srcem, podobno kot vaše škripce in hidravliko in kontejnerje.«



Tomo Križnar in njegova žena Bojana sta za slovo na vozili nalepila slovenski grb, kot pozdrav in hkrati opozorilo, saj je njun največji strah, da oprema ne bi varno prišla do cilja.
Foto: Mateja Dominko

prebivalci v nubskih gorah. S šokantnimi zgodbami in pričevanjem o dogajanju v Sudanu iz prve roke odpirata oči naši civilizaciji in spreminjata svet na bolje tam, kjer se zdi, da ga sploh več ni.

Tomotu, Bojani in vsem ljudem, ki so se rodili v ta svet, da delajo dobro za druge, želimo veliko moči in pomoči, da bi zmogli lepšati vsak dan posebej za čim več ljudi. In z zgledom še naprej navdušujejo tudi nas.

Mateja Dominko



ZAKAJ SUDAN, ZAKAJ DARFUR?

Nekoč največja afriška država Sudan se je leta 2011 razcepila na Sudan na severu in na Južni Sudan. V državah trajajo spopadi in vojne že od leta 1956, ko so jo zapustili angleški kolonialisti. Darfur je pokrajina na zahodnem

območju Sudana. Obsega področje 509.000 km² gorskega sveta, poseljenega z vaškim prebivalstvom, ki živi v zelo težkih življenjskih razmerah.

Odgovor slovenskih humanitarcev na vprašanje, zakaj pomagajo prav tem ljudem:

- Ker gre za najdaljšo vojno

na svetu (že od leta 1956). Ker gre za genocid, ki ga ves svet ignorira. Ker gre za načrtno iztrebljanje staroselcev zaradi pridobitve naravnih bogastev (nafta, zlato, voda) in zemlje. Ker imajo vsi ljudje, tudi staroselci, pravico do mirnega življenja.

Zdravje in zadovoljstvo otrok več kot zadostna nagrada

»Bila sem prvič na morju. Spoznala sem novo družbo, bila sem lepo sprejeta. Vedno, ko zagledam morje zajokam, saj mi veliko pomeni. Čutila sem svobodo, mir in ljubezen. Naučila sem se veliko novih stvari,« je lani zapisalo 14-letno dekle ob odhodu z Debelega rtiča. Taki in podobni trajni otroški spomini nastajajo v mladinskem letovišču in zdravilišču, le lučaj oddaljenem od pristanišča, ki že več kot desetletje podpira delovanje ustanove.

Zdravilišče in letovišče svoje humanitarno poslanstvo lahko opravlja le s pomočjo donatorjev. Luka Koper izdatno podpira dejavnosti, ki večajo kakovost življenja v našem okolju, med prejemniki večjih donacij Luke pa je že leta tudi **Mladinsko zdravilišče in letovišče Debeli rtič**.

V zavetju mediteranskega parka ustanova pod okriljem Rdečega križa Slovenije deluje že od leta 1956. Glavna skrb zaposlenih na Debelem rtiču je prijazno

ranljivih skupin. Na leto sprejmemo okrog 16.000 otrok. Ker želimo mladim obiskovalcem ponuditi boljši namestitveni standard, smo prejšnja leta vlagali v posodobitev mladinskih domov. Luka Koper nam pri teh obnovah z donacijami intenzivno pomaga. Z njimi sicer sodelujemo že od nastanka. Med drugim smo prejšnjo zimo bazen v Hotelu Bor predelali v multifunkcijsko dvorano, ker otroci potrebujejo skupne prostore za izvajanje raznovrstnih aktivnosti.«



Mladinsko zdravilišče in letovišče Debeli rtič je prvi slovenski objekt, ki je bil zgrajen s prostovoljnimi prispevki in donacijami. Že leta 1956 je na Debeli rtič prispela prva skupina stotih otrok na letovanje, takrat še pod šotori. Leta 1963 so zgradili štiri mladinske domove s 500 ležišči, kar danes predstavlja 70 % vseh nastanitvenih kapacitet zdravilišča. Foto: Jaka Ivančič



Večnamensko dvorano so uredili na lokaciji starega bazena, uporabljajo pa jo za prireditve in številne dejavnosti otroških skupin, za kar potrebujejo urejene zaprte prostore. Foto: Tatjana Jazbec

letovanje in uspešno zdravljenje otrok iz socialno ogroženih okolij iz cele Slovenije in tudi tujine. Od skromnih začetkov do danes so na obsežni površini zdraviliškega kompleksa zrasli številni nastanitveni objekti, jedilnice, zdraviliški objekti, bazeni, športna igrišča, vse skupaj pa v celoto povezujeta morje na eni in mediteransko rastje na drugi strani.

Ana Žerjal, vodja Mladinskega zdravilišča in letovišča Debeli rtič: »V zdravilišču že 63 let skrbimo za zdravje otrok in drugih

Luka Koper si je leta 2008 za štiriletno finančno podporo delovanju in razvoju zdravilišča prislužila simbolično zvezdo Rdečega križa, ki še danes stoji na Poti donatorjev v zdraviliškem kompleksu. Nadaljnjo podporo je leta 2012 Luka usmerila v prenovo in posodobitev objektov, ki jih med letovanjem uporabljajo otroci. V mladinskem domu Rakovica so z njenim prispevkom dodatno utrdili stavbo, zgradili novo kanalizacijo in obnovili sanitarije. Dodatnega temeljenja je bil potreben tudi mladinski dom Martinček,

medtem ko so v domu Veverička, kjer letujejo najmlajši otroci, obnovili sanitarije, letos pa še streho. Pomembna pridobitev za zdravilišče je bila tudi nova večnamenska dvorana, ki so jo zgradili na lokaciji starega in dotrajanega bazena. Med leti 2009 in 2019 je Mladinsko zdravilišče in letovišče od Luke Koper prejelo 340.000 evrov finančne pomoči.

»Mladinsko zdravilišče si za svoje plemenito poslanstvo

zasluži vso možno podporo. Zdravje in zadovoljstvo otrok, ki so bili in še bodo gostje Mladinskega zdravilišča in letovišča, je več kot zadostna nagrada za pomoč, ki jo zagotavljamo z našimi humanitarnimi prispevki,« je podpora organizaciji komentiral **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave družbe Luka Koper.

Tatjana Jazbec



Zadnja donacija Luke Koper je bila namenjena obnovi strehe na objektu Veverička, ki ga uporabljajo najmlajši otroci. Na fotografiji z leve: **Ana Žerjal**, vodja Mladinskega zdravilišča in letovišča Debeli rtič, **Sebastijan Šik**, vodja Področja odnosov z javnostmi Luke Koper in **Cvetka Tomin**, generalna sekretarka Rdečega križa Slovenije. Foto: Miha Crnic

Od kod ime De Langlade

Prav te dni smo končali prenovu učilnice, ki danes sicer stoji v luški zgradbi izven pristaniške ograje. Objekt je med Koprčani znan kot »De Langlade«, le nekateri pa še vedo, kakšno zgodbo zgradba nosi s seboj, zato smo se poglobili v zgodovino in hišo obujamo iz spomina.

Kdaj točno je bil objekt zgrajen sicer nismo uspeli izvedeti, vemo pa, da je bila njegova površina takrat 3.400 m² in da so v začetnem obdobju v njem skladiščili sol. Leta 1890 je koprčan **Giovanni Depangher** v stavbi pričel predelovati ribe. Tovarno je leta 1925 prevzela italijanska družba **De Langlade** iz Genove, ki je takrat že imela svojo podružnico v Trstu. Proizvajali so sardine, tune in škombre v olju, slane ribe ter stisnjene papaline. Izdelke so izvažali v Jugoslavijo in v Trst. Leta 1957 se je tovarna preimenovala v **Ikro**.



Tovarna za predelavo rib De Langlade.



Od skupno 92 zaposlenih, je bila večina žensk (90%).



Ročno čiščenje rib.



V tovarni so uporabljali tako notranje prostore kot zunanje površine, zato se je okrog objekta običajno širil prepoznavni vonj.



Ribe so solili sami in jih pozimi predelovali v filete.

ODLOČITEV O IZGRADNJI PRISTANIŠČA

Ko so po letu 1950 začeli snovati novo tovorno pristanišče v Kopru in sprejeli odločitev, da bo to stalo na severnem delu mesta, se je morala tovarna umakniti, saj je bil objekt predviden za dejavnosti pristanišča. Selila se je v Izolo, kjer so jo skupaj s tovarnama Iris (prej Ampelea) in Argo (prej Arrigoni) ter uvozno-izvoznim podjetjem Delamaris združili v Kombinat konzervne industrije Delamaris.

Takratne oblasti so na ta način pričele uresničevati svoj načrt: Koprso so dodelile dejavnost pomorskega prometa, Piranu turizem, Izoli pa ribištvo.

Kot zanimivost smo zasledili, da naj bi bilo po pričevanju nekaterih Izolanov ime podjetje Delamaris zloženko imen: DEL (po tovarni **De Langlade** iz Kopra), AM (po tovarni Ampelea v Izoli), AR (po tovarni Arrigoni v Izoli) in IS po mestu Izola (Isola).

TU SE JE VSE ZAČELO

Ob objektu bivše tovarne De Langlade so 17. maja 1957 delavci Vodne skupnosti zabili prve pilote za zaporo Škocjanskega zatoka do izliva reke Rižane. Po zagonu dejavnosti v pristanišču so prostore De Langlade uporabili za skladiščenje luškega tovora, po izgradnji novih, sodobnih skladišč, pa so vanj preselili mehanične delavnice.



Tik ob objektu De Langlade so vstopali in izstopali tovarnjaki.



V sedemdesetih letih so ob skladišču prizidali del nove stavbe (rumen objekt v sredini), ki so jo namenili takratni enoti vzdrževanja. Na levi viden objekt, kjer je danes restavracija Pristan. (Foto: arhiv Luka Koper)

KOPRSKA OBVOZNICA



Veliko spremembo je prineslo obdobje po letu 2005, ko je Luka Koper 30.000 m² površin odstopila mestu Koper, ki je med Bošadrago in pristaniščem zgradilo t. i. koprsko obvoznico. Porušena je bila večina prizidka, ki ga je uporabljala luška enota vzdrževanja in tudi manjši del objekta De Langlade. (Foto: arhiv Luka Koper)



Koper leta 1955, tovarna De Langlade je izvirno stala prav na robu mesta, danes pa si to težko predstavljamo. (Foto: arhiv Luka Koper)

Vir: Razvoj industrijskega ribištva na Slovenski obali v letih 1945-1959 (Nadja Terčon), Črno bele fotografije: facebook, Koper, kot je bil nekoč