

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*

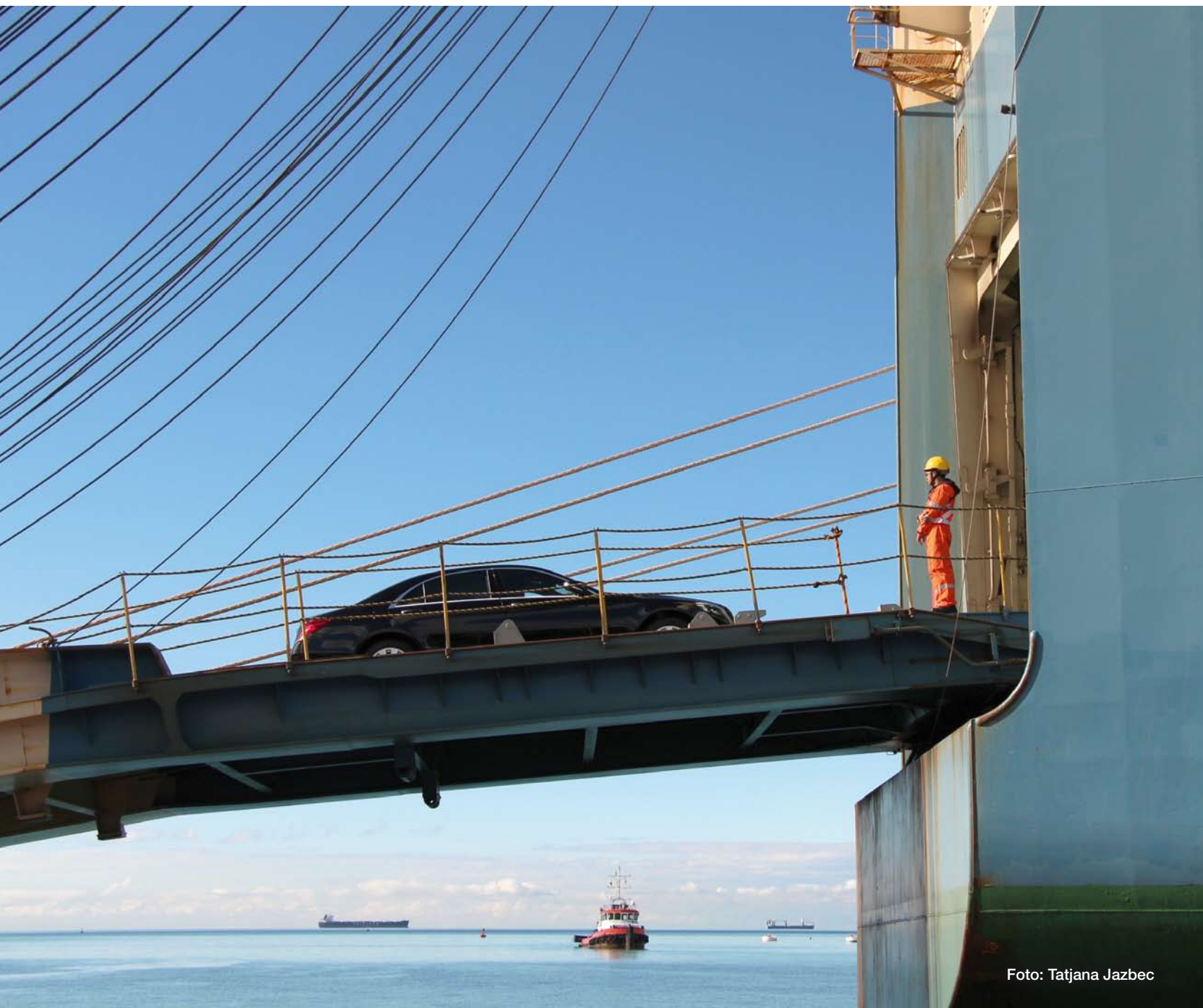


Foto: Tatjana Jazbec

Preovor  
in prihodki  
od januarja  
do  
septembra

Avtomobili  
za  
Daljni  
Vzhod

Nova  
dvigala  
za  
kontejnerski  
terminal

Tirnice  
so  
zahteven  
tovor

## Večja globina v prvem bazenu

Poglabljanje prvega bazena ob kontejnerski obali je praktično zaključeno, vendar bodo šele podvodne meritve pokazale oziroma potrdile, ali je bila ciljna globina dosežena na celotni površini poglabljanja. Bazen v času poglabljanja ni bil zaprt, saj je bil to tudi eden od pogojev, da pretovor ladij poteka nemoteno. Pri poglabljanju so sodelovala štiri plovila: Borr, ki je poglabljal pod konstrukcijo kontejnerske obale, bager Dravo Costa Dorada, ki je poglabljal prvi bazen, Maona Ankaran je poskrbela za predel ob RO-RO privezih v prvem bazenu, vlačilec Amerstroom pa je s posebno brano ravnal morskno dno.

Obala kontejnerskega terminala bo z globino 15

metrov usklajena z globino plovnega kanala v prvi bazen. Poglabljanje plovnega kanala, ki je bilo pod okriljem Uprave RS za pomorstvo, je bilo prav tako zaključeno pred kratkim. Pomen večje globine, torej 15 metrov, bo prišel do izraza v prihodnje, ko bomo tudi z nabavo novih obalnih dvigal (o tej investiciji pišemo v nadaljevanju tega Luškega glasnika) lahko pretovarjali ladje z do 14 tisoč TEU na krovu.

Za poglabljanje smo lani in letos porabili okoli 4 milijone evrov (v obeh primerih je dela opravljalo nizozemsko podjetje Van Oord), pri čemer niso upoštevani stroški izdelave kaset. Poglabljanje prvega bazena je delno sofinancirala EU



Plovilo Amerstroom je s posebno brano ravnalo morskno dno

Foto: Tanja Vižintin

iz programa TEN-T, na katerega se je Luka Koper skupaj z Benetkami prijavila s projektom Napadrag (10% financiranje). Dodatnega poglabljanja na tem območju

v prihodnje ne načrtujemo. Sicer pa so manjša vzdrževalna dela vedno potrebna zaradi ohranjanja doseženih globin.

Področje za odnose z javnostmi



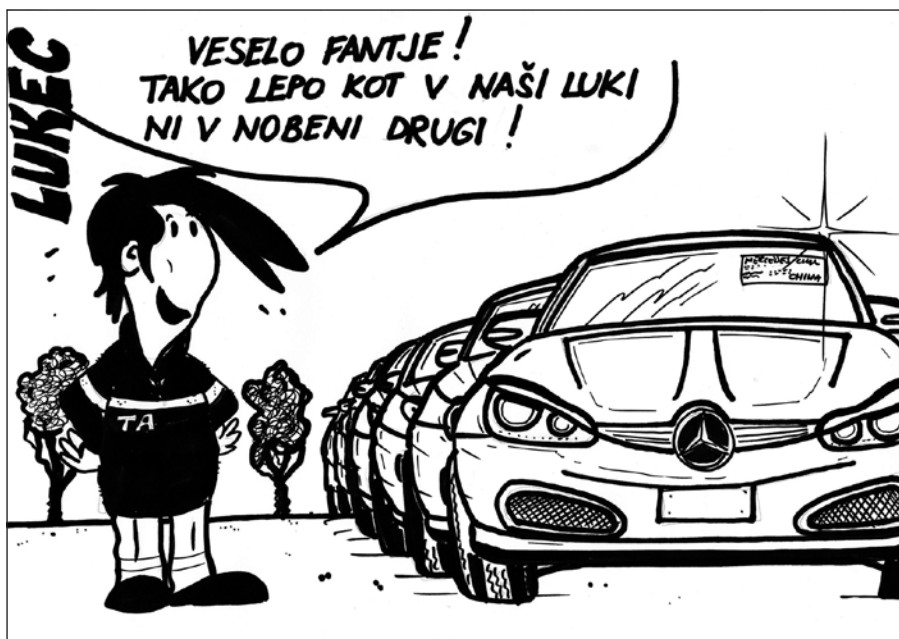
Borr je poglabljal pod konstrukcijo kontejnerske obale

Foto: Mateja Dominko




Dravo Costa Dorada je poglabljal prvi bazen. Na fotografiji se umika kontejnerski ladji, ki zapušča pristanišče

Foto: Tatjana Jazbec



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper  
Izdaja Luka Koper, d.d.  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Tatjana Jazbec  
Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Božič, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Marko Grabljevec, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Sara Morato, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanovič  
Ilustracije: Klemen Valenčič  
Karikatura: Elvis Božič  
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele  
Produkcija: ČZD Primorske novice  
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si  
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper  
Časopis je brezplačen.  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1600 izvodov  
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Včasih si je treba  
odpočiti od vsakdanje  
rutine in skrbi



Foto: Nataša Segulin

## Prvi tir do pristana

V okviru razpisa Živeti s pristaniščem smo, oziroma bomo, letos pomagali uresničiti več kot sto projektov s področja športa, kulture, turizma, izobraževanja in humanitarnosti. Razpisni pogoji spodbujajo prijavitelje, da poskušajo v svoje projekte čim bolj vključiti pristanišče in letos je dvema projektoma to izvrstno uspelo. Prvega smo si lahko ogledali pred dnevi, in sicer otvoritev razstave fotografij V pristanu, avtorice **Nataše Segulin**. Z Natašo se poznavam že dolgo, še iz časov, ko sva oba delala v novinarstvu. Ko je odšla v pokoj, se je začela ljubiteljsko ukvarjati s fotografijo, in več kot očitno je, da ima občutek za detajle in oblike. Ko sem prvič videl fotografije, še surove, torej neobdelane na njenem fotoaparatu, sem ostal brez besed. Nisem mogel verjeti, da je uspela sredi tega industrijskega objekta, polnega železja, hrupa, vrveža strojev in ljudi, ujeti koščke spokojnosti, lepote in poezije. To, da je pristanišče fotogenično, je meni povsem jasno. Veliko fotografov smo imeli na obisku ali na službeni misiji, ki kar niso mogli nehati pritiskati sprožilca. Vsak od njih je pristanišče videl po svoje. Vendar ima Nataša nekaj več. Mogoče to, da je ženska, da pripada nežnejšemu spolu, zato so njene podobe tako mehke. Skratka, če si še niste, se vam res splača ogledati razstavo, ki bo do 20. tega meseca visela v galeriji Loža v Kopru. Potem pa jo bomo vzeli s seboj na Dunaj, kjer bo dan po našem tradicionalnem luškem dnevu krasila stene tamkajšnjega slovenskega kulturnega centra Korotan.

Drugi tak projekt z razpisa se bo šele zgodil. Gre za razstavo o prvem tiru med Koprom in Prešnico, ki jo pripravljajo v koprskem Pokrajinskem muzeju. Tudi ta tematika je izključno povezana s pristaniščem in še kako aktualna danes, ko se pogovarjamo o potrebi po dodatnem tiru. Izkoristili smo svoj položaj sponzorja in pokukali v zakulisje razstave, ki jo bodo odprli 2. decembra v Pokrajinskem muzeju – datum seveda

ni naključno izbran, saj predstavlja obletnico uradne otvoritve proge leta 1967 (malo pa jih ve, da je prvi vlak zapeljal v pristanišče že prej, in sicer 16. novembra). Razstava bo izredno zanimiva, saj je njen avtor **Ivan Simčič** med iskanjem gradiva naletel tudi na cel kup pozabljenih posnetkov, ne le gradnje tira in prihoda prvega vlaka, ampak tudi posnetkov začetkov gradnje in razvoja pristanišča. Vsekakor bo razstava vredna ogleda. Predvsem pa upam, da bo marsikomu v razmislek.

Včasih si je treba odpočiti od vsakdanje rutine in skrbi, pogledati stvari tudi z drugega zornega kota, zato so razstave in podobni dogodki pravšnja priložnost. Krasen je tudi občutek, da lahko temu okolju, v katerem delamo, s katerim živimo, ki nas, roko na srce, prenaša, tudi nekaj damo. Hkrati poskrbimo, da stvari ne gredo v pozabo, poskrbimo za dogajanje, za pestrost in sploh za obstoj. Pravzaprav je Luka Koper še eno redkih podjetij v tem okolju, ki si lahko to sploh privoščijo. Zaradi profesionalne deformiranosti na vsakem plakatu najprej pogledam logotipe sponzorjev in težko je najti dogodek, ustanovo ali društvo, ki ga Luka Koper ne bi tako ali drugače podpirala. Velikokrat se seveda sprašujem, ali ljudje to sploh opazijo. Se spomnite očitkov na račun enega od uglednejših slovenskih podjetij, ki je za promocijo podpore nekemu projektu porabilo več denarja kot za projekt sam? Ampak tako to pač je, če hočeš, da bodo tvoja dobra dela opažena. Kaj bi se sprenevedali. Podjetja smo lahko družbeno odgovorna, ko si lahko to finančno privoščimo. Nekatera s tem povečujejo svoj prihodek od prodaje izdelkov in storitev, druga si zagotavljamo podporo za obstoj in razvoj. S tem, ko rastemo in povečujemo poslovanje, si lahko privoščimo tudi družbeno odgovornost. In življenjski krog je sklenjen. Vsak dobi svoje in vsi smo zadovoljni.

Sebastjan Šik

## Ladijski pretovor in prihodki v obdobju januar – september 2015

V prvih devetih mesecih smo pretovorili 15,5 milijona ton blaga, kar je 12 odstotkov več kot v istem obdobju lani. Rast se je v tretjem četrtletju nekoliko umirila, poletni meseci so tudi sicer sezonsko skromnejši. Samo v tretjem četrtletju (julij - september) je pretovor dosegel 4,8 milijona ton, kar je 5 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. V primerjavi z lanskim četrtletjem so največ pridobili avtomobili (+13 %) in kontejnerji (+8 %). Za 5 % so zrasli tudi sipki in razsuti tovari, medtem ko so generalni in tekoči tovari ostali skoraj na enakih ravneh (vse spremembe merjene v tonah).

Po še nerevidiranih in nedokončnih podatkih je matična družba v prvih devetih mesecih ustvarila 127,6 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 13 odstotkov več kot v istem lanskem obdobju. Samo v tretjem četrtletju je rast prihodkov znašala 9 odstotkov v primerjavi z lanskim četrtletjem.

Ladijski pretovor (v ton)	jan - sept 2015	jan - sept 2014	Ind 15/14
Generalni tovari	1.026.692	1.205.943	85
Kontejnerji	5.813.449	5.112.179	114
Avtomobili	642.817	548.447	117
Tekoči tovari	2.379.125	2.255.625	105
Sipki in razsuti tovari	5.632.258	4.760.767	118
<b>Skupaj</b>	<b>15.494.341</b>	<b>13.882.961</b>	<b>112</b>

### Ladijski pretovor (v kosih)

Kontejnerji (TEU)	590.270	510.265	116
Avtomobili (kos)	433.457	373.078	116

### Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.\*

(v 000 EUR)	127.610	112.488	113
-------------	---------	---------	-----

\*Nerevidirani in nedokončni podatki

## Ladijski pretovor v severno-jadranskih pristaniščih v obdobju januar – september 2015

Ladijski pretovor (ton)	jan – sept 2015	jan – sept 2014	Ind 15/14
Reka	7.924.409	6.659.712	119
Ravenna	18.258.836	18.305.081	100
<b>Trst (januar - avgust)</b>	<b>37.600.000</b>	<b>37.900.000</b>	<b>99</b>
Benetke	18.892.390	15.932.680	119
Koper	15.494.341	13.882.961	112

Kontejnerji (TEU)	jan – sept 2015	jan – sept 2014	Ind 15/14
Reka	120.535	113.276	106
Ravenna	181.345	163.661	111
Trst	343.291	358.619	96
Benetke	409.337	335.233	122
Koper	590.270	510.265	116

Z izjemo Trsta (podatki le za osem mesecev) so vsa štiri severno-jadranska pristanišča v letošnjem devetmesečnem obdobju pretovorila več kot v enakem obdobju lanskega leta. V ladijskem pretovoru, izraženem v tonah, sta največji preskok naredili pristanišči Reka in Benetke, s tem da sta obe pristanišči največjo rast zabeležili pri blagovni skupini tekočih tovorov (Reka +28%, Benetke +39%).

Pri kontejnerjih so imele največjo rast Benetke, Koper, ki je po rasti takoj za Benetkami, pa je po skupni količini TEU-jev še vedno največje severno-jadransko pristanišče.

# Luški dan v Izraelu

21. oktobra smo v Tel Avivu v sodelovanju s slovenskim veleposlaništvom organizirali poslovni dogodek za tamkajšnje logiste, prevoznike in izvoznike.

Dogodka se je udeležilo približno 100 izraelskih poslovnežev in močna delegacija kopske pristaniške skupnosti. Udeležence so nagovorili tudi predstavniki zvez izraelskih špediterjev, ladjarjev in vladnega izvoznega inštituta, ki so pohvalili več desetletno sodelovanje z Luko Koper in prilagodljivost naših storitev. Omeniti velja npr. direktni vlak, ki je včasih

vozil pomaranče Jaffa na relaciji Koper – Muenchen, pa vse do današnjih dni, ko preko pristanišča potuje razno pokvarljivo blago, ki je nemudoma odpremljeno, da je lahko že naslednji dan na policah trgovin širom Evrope. Zanimiv je primer svežega cvetja, ki ga že vrsto let kot alternativo letalskemu prevozu pretovarjamo v direktni manipulaciji za borzo cvetja na Nizozemskem in



Nekoč in danes najprestižnejša znamka izraelskih agrumov Jaffa, ki preko Kopra vstopajo na staro celino - posnetek je nastal leta 1983



Kontejnerske povezave z najkrajšim tranzitnim časom

kjer je tranzitni čas seveda ključen dejavnik.

Predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** je

ob tej priložnosti poudaril: »Kljub dobremu sodelovanju obstajajo še veliki potenciali, predvsem zaradi ugodnih kontejnerskih povezav z izraelskimi lukami, ki nudijo kratke tranzitne čase.« Največ neizkoriščenih možnosti predstavljajo Balkan in posamezni trgi Srednje Evrope, predvsem za zbirne kontejnerje in projektne tovore.

Koprsko pristanišče beleži dolgo zgodovino sodelovanja z izraelskimi podjetji, saj začetki segajo že v leto 1959, ko je v Koper prispela prva ladja ladjarja ZIM. Skozi desetletja je Koper postal eno pomembnejših pristanišč za izraelsko blago, predvsem za sadje in zelenjavo, namenjeno v Evropo. V lanskem letu je pretovor izraelskega blaga znašal 600.000 ton, z dokaj uravnoteženim razmerjem med uvozom in izvozom. Poleg hitro pokvarljivega blaga predstavljajo velik delež še avtomobili, les in papir.



Luški dan v Tel Avivu

# Vožnja skozi čas

Pisalo se je leto 1982. V Luškem glasniku, internem časopisu Luke Koper, lahko preberemo: »V tem letu se bo preko koprške luke povečal izvoz avtomobilov, ki jih Crvena zastava izvažajo v državo Južne Amerike. Lani so natovorili v koprski luki 6.500 »fičkov«, »stoenk« in drugih avtomobilov.« Na arhivskih fotografijah pristanišča iz tistega časa najdemo še zastavine »tristotke« in kasneje tudi čehoslovaške Škode. Avtomobile smo takrat v luki pretežno le nakladali na ladje.

Prelomno je bilo leto 1990, ko je v pristanišče prispela prva večja pošiljka avtomobilov Hyundai iz Azije. Pretovor avtomobilov je v tem letu dosegel številko 12.027. Transportno pot preko Kopra so v naslednjih letih pričeli uporabljati tudi drugi korejski in japonski proizvajalci, kar je bila dobra referenca, da so v sredini devetdesetih let v Koper začeli prihajati najprej avtomobili skupine Volkswagen in nato še številnih drugih evropskih proizvajalcev. Medtem ko je



večina teh vozil namenjenih v državo Sredozemlja, si v Luki Koper v prihodnje z novimi posli in novim ladijskim servisom obetamo večje količine avtomobilov, ki jih evropski proizvajalci prodajajo na Daljni Vzhod.

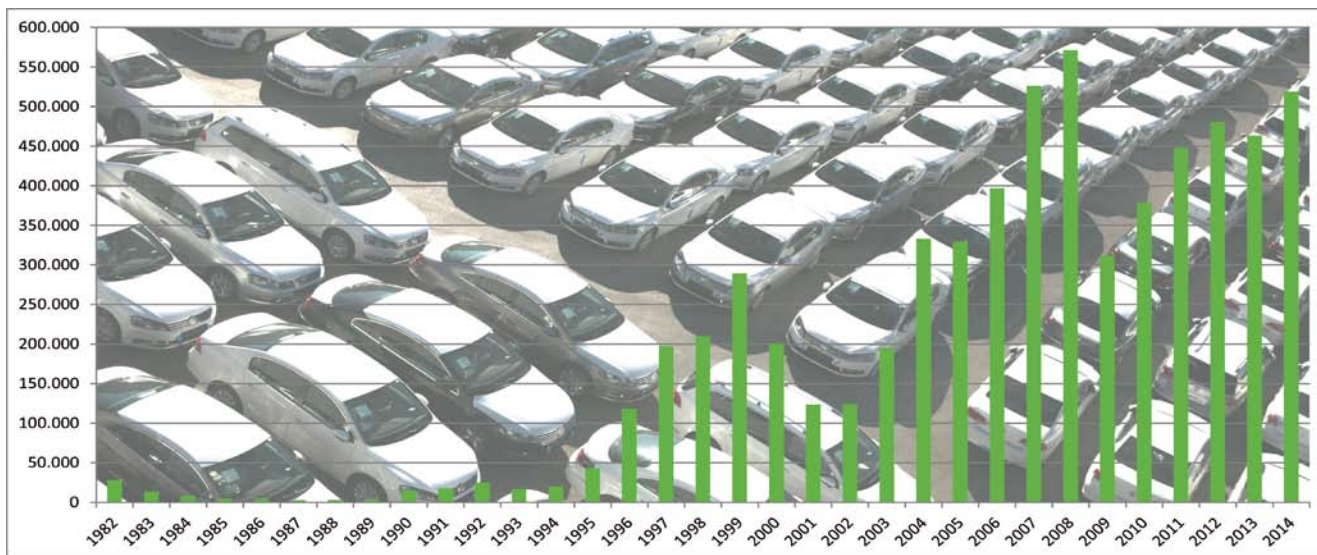
Danes na luških parkiriščih lahko vidimo že okrog 30



evropskih in daljnovzhodnih avtomobilskih znamk. V našem pristanišču pretovorimo na leto že krepko čez 500.000 avtomobilov, kar

nas uvršča na drugo mesto med avtomobilskimi terminali na sredozemskem delu Evropske unije.

Tatjana Jazbec



Število pretovorjenih avtomobilov od leta 1982 do leta 2014

# Avtomobili za Daljni Vzhod

Luko Koper je nemška korporacija Daimler na mednarodnem razpisu izbrala za osrednje pristanišče za izvoz avtomobilov iz evropskih tovarn Mercedes – Bensa na Daljni Vzhod. Posel je stekel 15. oktobra, do danes pa je na Daljni Vzhod iz Kopa uspešno odpotovalo že več pošiljk.

Pri nemškem proizvajalcu ocenjujejo, da bo letna količina avtomobilov, ki so namenjeni na Daljni Vzhod, preseгла 100.000 enot, kar predstavlja petino lanskoletnega pretovora vozil v Luki Koper. "Odločitev Daimlerja je za Luko Koper velika čast, hkrati pa velika obveznost. Prepričani smo, da bomo s kakovostnimi storitvami in zanesljivimi transportnimi povezavami pristanišča z zaledjem upravičili zaupanje nemških partnerjev v slovenski logistični sistem", je ob tej priložnosti poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**.

Pogodba z nemškim Daimlerjem je rezultat večletnega sodelovanja,

saj smo tudi v preteklosti že pretovarjali manjše količine vozil, ki sodijo pod njihovo znamko. Pogodba z Daimlerjem je pomembna referenca za Luko Koper, ne le zato, ker gre za prestižnega proizvajalca vozil, ampak tudi zato, ker gre tokrat za izvoz na Daljni vzhod. Večina izvoza ostalih vozil preko kopskega pristanišča je namreč za trge sredozemskih držav.

Po poročanju specializirane revije Automotive Logistics je Luka Koper tretje evropsko pristanišče za prekomorski izvoz Mercedesov poleg Bremerhavna v Nemčiji in Zeebrugge v Belgiji. Predstavnik Daimlerja je za revijo povedal, da lokacija pristanišča ob



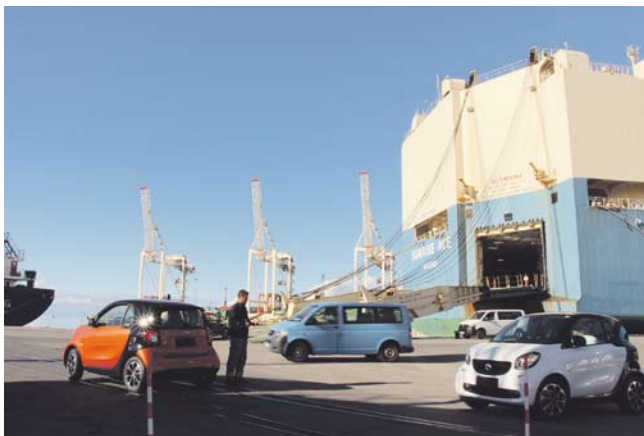
Skrben pregled ob prihodu v pristanišče

Foto: Mateja Dominko

sredozemskem morju omogoča krajše transportne čase tako po kopnem kot po morju. Za transport na Daljni vzhod sta se poleg Luke Koper potegovali še špansko pristanišče Barcelona in italijanska luka Savona.

V Luko Koper smo lani pretovorili 519.000 vozil, od januarja do septembra letos pa že 433.000, kar je 16 odstotkov več kot v enakem lanskoletnem obdobju.

Področje za odnose z javnostmi



Na prvo ladjo Sunrise Ace smo naložili avtomobile znamke Mercedes in Smart

Foto: Tatjana Jazbec



Foto: Mateja Dominko

Nekatere pošiljke so v pristanišče prispele v

posebnih zaprtih vagonih za transport vozil, ki smo jih v pristanišču videli prvič. Vagoni so med prevozom popolnoma zaprti in odlično varujejo tovor. Pred pričetkom razkladanja je potrebno najprej dvigniti streho po celi dolžini kompozicije, odpreti vrata in elektronsko dvigniti/spustiti nakladalno rampo v vagonu na željeno višino, da lahko avtomobile brez poškodb zapeljemo z vagonov. Take vagone, ki prihajajo z Madžarske, bodo naši avtomobilisti predvidoma praznili dvakrat tedensko, pri krstnem prihodu pa niso imeli nobenih težav, kvečjemu nekaj manj dela s sicer ročnim premikanjem rampe v vagonu.



Zdravica s predstavniki Daimlerja od odhodu prve pošiljke

# Za nami še ena uspešna sezona

5. novembra se je s prihodom potniške ladje Riviera zaključila letošnja sezona. Ocenjujejo jo za uspešno, še več pa si obetajo v prihodnjem letu.

Kaj je bilo značilno za letošnjo sezono, smo vprašali **Bojana Babiča** in **Erika Slamo** iz PC Potniški terminal.

»Sezono smo zaključili z 49. prihodi ladij, kar je približno enako kot lani. Smo pa imeli letos 8 novih ladij, kar je v vseh pogledih dobro. Samo v juliju in avgustu smo na terminalu privezali 15 ladij, ki so v Koper pripeljale 18 tisoč turistov (julij-september 24 ladij in 28.000 potnikov). Vedno več je daljših postankov, vedno večja je tudi prisotnost ladjarjev višjega cenovnega razreda. Opažamo tudi večjo prisotnost različnih turističnih agentov. Če smo najprej imeli le Atlas Express in Kompas, so se nam zdaj pridružili še Centralog Turizem, Top Line, Istranka, pa še kdo, je povedal Bojan. To bo zelo pomembno za naše nadaljnje delo, saj nam bo v pomoč v smislu trženja.«

Letos je bilo vreme večinoma lepo, kar potnikom z ladij pomeni pravo dobrodošlico in kot nalašč za obisk bližnjih in daljnih krajev. Erik: »Ključne turistične atrakcije za ladijske potnike so ogled mesta Koper in Obale sploh, Ljubljana, zaledje Kopra, Bled, Piran in Postojna. Lepo so se v te programe vključila turistično-kulturna društva v Padni in Hrastovljah. Potnikom na stojnicah ponujajo svoje izdelke in na ta način promovirajo svoj kraj in istrsko zaledje.«

V industriji turističnih križarjenj so že pripravljene na prihodnjo sezono. Bojan: »V naslednji sezoni bomo povečali število prihodov na 62 ladij, kar pomeni 69.000 potnikov oz. 20 odstotkov več kot letos. Po eni strani je to posledica naših tržnih prizadevanj, saj je Luka Koper prisotna povsod, kjer se odvijajo aktivnosti na področju križarjenj, po drugi strani pa nam ladjarji potrjujejo, da smo izredna destinacija z enkratnimi produkti.

Aktivni smo v združenju MedCruise in nastopamo na vseh borzah križarjenj. Novih ladjarjev za zdaj ni, vsi ladjarji, ki so prisotni v Jadranu, pa že sedaj sodelujejo z nami. Po drugi strani pa ni nepomembno tudi zadovoljstvo potnikov na navedi destinaciji in zadovoljstvo ladjarjev z luškimi storitvami v pristanišču. Njihova edina pripomba pa je ne najlepši videz potniškega terminala. Ko bo le-ta urejen, si lahko obetamo še več ladij.«

Za zdaj ne potrebujejo novih sodelavcev, ko pa bo zgrajena infrastruktura in bodo pričeli z razvojem Kopra kot matičnega oz. izhodišnega pristanišča, pa bodo lahko razmišljali o morebitnih prerazporeditvah iz Luke, nam še povesta Bojan in Erik. Pri tem ne pozabita omeniti pomena varnostnih pregledov, ki je eden bistvenih procesov pri prihodih in odhodih



Komandir Postaje pomorske policije Koper Mauro Rihter

Foto: Sonja Kranjec

potniških ladij. V skorajda improviziranem prostoru v začasnem montažnem objektu delajo poleg varnostnikov preglednikov in RTG operaterjev še carina in pomorska policija. Njihovo sodelovanje je zelo pomembno, zato smo se odpravili k slednji, kjer nam je komandir Postaje pomorske policije Koper **Mauro Rihter** povedal: »Mejno kontrolo potnikov, ladje in posadke v prihodu in odhodu izvaja pomorska policija. Ko ladja v pristanišče pripluje ali izpluje, se na podlagi analize tveganja za vsako ladjo in posadko opravi prihodna ali odhodna mejna kontrola. Potrebne podatke za analizo pridobimo na spletnem portalu Safe Sea Net in drugih spletnih portalih, povezanih z

mednarodnim pomorskim prometom. Potniki so deležni mejne kontrole le v primeru, če v Slovenijo vstopajo iz države nečlanice schengenskega območja ali schengensko območje zapuščajo. Zaradi hitrejšje mejne kontrole potnikov so slednji predhodno preverjeni v policijskih bazah, podatki pa pridobljeni iz portala Safe Sea Net. Vsi policisti naše enote so usposobljeni za to delo, po potrebi pa bi lahko poklicali sodelavce iz drugih mejnih enot. Naše delo mejne kontrole na potniškem terminalu je skoraj enako kot na vseh drugih mejnih prehodih države, pri tem pa moramo poznati tudi pomorsko in vizumsko zakonodajo.

Na potniškem terminalu imamo tri vstopne steze in dve izstopni. Kontrolo potnikov opravljajo ob prihodu ladje trije ali štirje policisti, ob odhodu pa dva. Pod šotorom je zelo naporno delati, posebno ob poletni vročini, to se bo moralo rešiti. Kljub pomanjkanju primerne infrastrukture, problemov nimamo. Moram povedati, da lepo sodelujemo z Luko Koper, vse sproti rešujemo in peljemo zadeve, kot morajo biti. Tudi z drugimi ni težav, ne s potniki, ne z agenti, z ladjarji pa praktično nimamo stika.«

Sonja Kranjec



Foto: Erik Slama

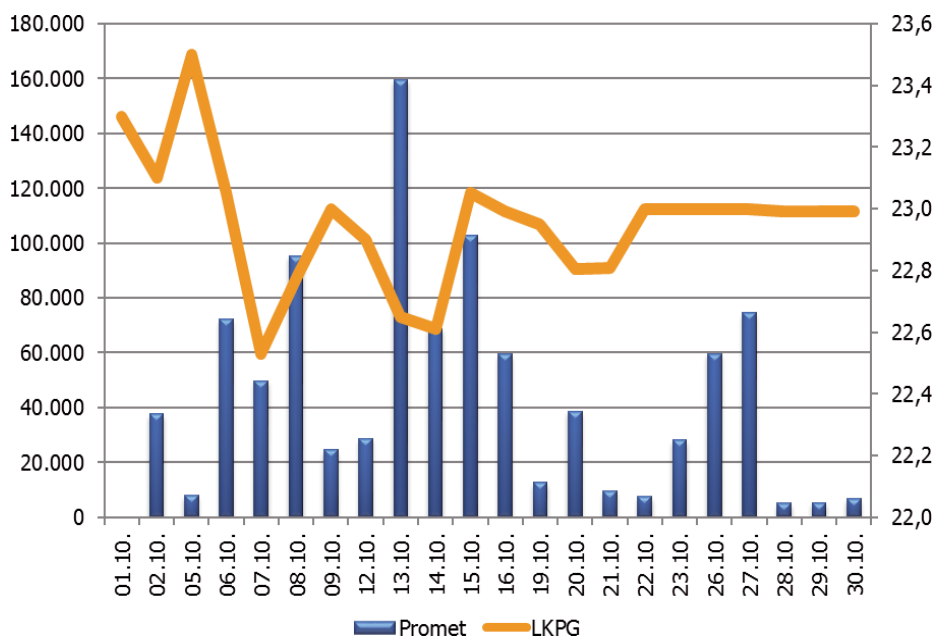


## Delnica Luke Koper, d.d. v oktobru

V oktobru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,95 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,53 in 23,50 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 310 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 954.877 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 41.799 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,50 evrov, najnižji pa 22,17 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 8 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za dva odstotka. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 321.860.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v oktobru 2015

## Avstrija kot priložnost

Advantage Avstrija, gospodarski oddelek avstrijskega veleposlaništva v Ljubljani, je 15. oktobra v Kopru priredil poslovno srečanje. Udeležilo se ga je 24 avstrijskih

družb, ki se ukvarjajo z logistiko ali pa so z njo tesno povezane, s slovenske strani pa so bile na dogodek povabljene Slovenske železnice, Luka Koper in

vodstvo sekcije pristaniških špediterjev. Med avstrijskimi družbami so bila številna nam dobro znana imena, kot so Hödlmayr, Frikus, Dachser Austria, Cargo Center Graz, Rhenus Logistics, Plasser & Theurer, Drautrans, Cargo Partner, Logistik Kurier in drugi.

Predstavniki Luke Koper so gostom predstavili poslovanje družbe s poudarkom na avstrijskem trgu ter razvoju in investicijam v prihodnjih letih. Ena izmed tem je bil tudi drugi železniški tir. Po predstavitvi SŽ Tovorni Promet in SŽ Vleka in tehnika so potekali individualni pogovori, nato pa še ogled pristanišča in tovarne postaje v Kopru.

Na dogodku se je spletlo kar nekaj obetavnih poslovnih vezi. Avstrija je sicer že nekaj let za Luko Koper najpomembnejše tržišče, ki »oskrbuje« s tovari prav vse luške terminale.

Mitja Dujc



Foto: Josip Krajačič

## Predstavili smo se na sejmu TransPoland

Luka Koper se je predstavila na sejmu transporta in logistike TransPoland 2015, ki je potekal od 4. do 6. novembra v Varšavi. Prireditve se odvija vsako leto in je eden najpomembnejših specializiranih sejmov na Poljskem. Sejem pokriva vse načine transporta: železnico, cesto, morje in zrak ter področja, kot so carina, skladiščenje, informatika, zavarovanje in oprema. Na letošnjem sejmu je bilo 100 razstavljalcev iz 15.

držav Evropske unije, Azije in skupnosti neodvisnih držav bivše Sovjetske zveze. Sejem je spremljala konferenca o aktualnih temah iz prometnega in logističnega sektorja. Na sejmu smo se srečali s partnerji, ki so pričeli transporte usmerjati preko Kopra ter navezali stike s potencialnimi partnerji. Poskrbeli pa smo tudi za promocijo našega pristanišča med udeleženci logistične verige lahko pokvarljivih tovorov.

Borut Čok



Predstavniki Luke Koper Borut Čok (na levi) in predstavnik kitajskega ladjarja Cosco Andrzej Rozbiewski

## Seminar o rezultatih projekta B2MOS

Luka Koper je ob skorajšnjem zaključku evropskega projekta B2MOS 13. oktobra izpeljala seminar z naslovom Informacijske rešitve za povezovanje pristaniške skupnosti.

Projekt B2MOS, ki ga financira Evropska Unija znotraj programa TEN-T, ima za cilj spodbuditi večjo uporabo pomorskih avtocest z uvajanjem inovativnih informacijskih rešitev. Projektni partnerji pod vodstvom Fundacije Valenciaport skozi ta projekt nadaljujejo razvoj, ki so ga začeli že v uspešno zaključenem projektu MOS4MOS.

Razvoj kontejnerskega prometa je za Luko Koper prioriteta, zato smo se v projektu osredotočili ravno na ta segment in preučili med drugim tudi možnosti za uvedbo EDIFACT sporočil v komunikaciji terminala z okolico, možnosti za optimizacijo železniških prevozov in možnosti uporabe mobilnih rešitev. Projekt je ponudil tudi priložnost za povezovanje z javnimi inštitucijami, spodbudili pa smo tudi uporabo elektronskega računa v pristaniški dejavnosti.

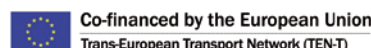
Več informacij o projektu je na spletni strani [www.b2mos.eu](http://www.b2mos.eu), predstavitev s seminarja



pa si lahko ogledate na spletni strani Luke Koper [www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si).

Martina Gržančič

Foto: Tatjana Jazbec



## Dnevi slovenske logistike na razstavi EXPO

Največja svetovna sejemska prireditev EXPO je letos potekala v Milanu od 1. maja do 31. oktobra. Na njej se je predstavilo 147 držav, od tega 55 s samostojnim paviljonom, med katerimi je

bila tudi Slovenija. Snovalci slovenske hiše so želeli z njeno obliko prikazati reliefno razgibanost slovenskega ozemlja, glavni material, iz katerega je bila zgrajena, pa je bil les, ki predstavlja našo

strateško surovino. Slogan slovenske predstavitve je bil I feel **LOVE**nija, Green.Active. Healthy (Čutim Slovenijo, zeleno, aktivno in zdravo). Oprema in predstavitve v paviljonu so prikazovale značilnosti in naravne lepote naše države ter uspešne gospodarske subjekte kot so Elan, Pipistrel, Luka Koper in drugi. Slovenski paviljon je obiskalo preko milijon ljudi. Naslednja prireditev EXPO bo leta 2020 v Dubaju.

V slovenskem paviljonu se je v polletnem obdobju zvrstila tudi vrsta gospodarskih dogodkov, s ciljem iskanja novih poslovnih priložnosti.

26. oktober je bil dan, namenjen slovenski logistiki, ki ga je organiziralo Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije s podporo javne agencije za spodbujanje podjetništva, inovativnosti, razvoja, investicij in turizma SPIRIT Slovenija. Poleg Luke Koper so se dogodka udeležili predstavniki Slovenskih železnic in podjetij Adria Kombi, Inetereuropa, Frbejar, Slo-car, Adria terminali, Adria transport, Autamarocchi in Fining, pridružila pa se jim je tudi evropska komisarka za promet **Violeta Bulc**.

Mitja Dujc



Foto: Alenka Slavinec

## Oskrbovalne verige v znanosti in praksi

Luka Koper je sodelovala na tretjem logističnem kongresu, ki ga organizirata Slovensko logistično združenje in Planet GV. Namen srečanj je predstaviti dobre prakse, tako spodbujati učinkovitost in produktivnost ter povezovati gospodarstvo in fakultete. Rdeča nit letošnjega kongresa, ki je sredi oktobra potekal v Mariboru, sta bili logistika v avtomobilski industriji in hladne verige.

Prvi dan, ki je bil namenjen strateškemu vidiku oskrbovalnih verig, so zaznamovali prispevki **Francesca S. Parisi**, predsednika Mednarodnega združenja špediterjev (FIATA), Pošte Slovenije, DHL in logističnega podjetja iz Kazahstana.

Kot primera dobre prakse sta bila izpostavljena Luka Koper – kako je postala drugo največje avtomobilsko pristanišče v Sredozemlju, in Schenkerjev primer skupnega avtomobilskega logističnega centra v zahodni Romuniji.

Kongresa se je prvi dan zaključil z okroglo mizo z naslovom »Z ustvarjanjem dodane vrednosti v logistiki do učinkovitega poslovanja podjetja«, ki jo je vodil **Jos Marinus**, predsednik Evropskega logističnega združenja, njegova sogovornika pa sta bila poleg predstavnic Luke Koper in DHL Logistike še predstavnik Lomer Point Bridge in FIATA. SZV



Udeleženci okrogle mize z leve: Francesco S. Parisi (FIATA), Sabine Eisses (DHL), Suzana Zornada-Vrabc (Luka Koper), Jos Marinus (ELA), Aziz Zhanbakiyev (Lomer Point Bridge)

# Obisk koordinatorjev evropskih prometnih koridorjev

10. novembra smo v Luki Koper gostili koordinatorja jedrnih evropskih prometnih koridorjev, ki so ključni za Slovenijo. Kurt Bodewig bdi nad Baltsko-Jadranskim koridorjem, medtem ko je Laurens Jan Brinkhorst odgovoren za Mediteranski koridor, oba pa v imenu Evropske komisije skrbita za načrtovanje vseh aktivnosti z državami članicami, na katerih potekajo koridorji.

Koprsko pristanišče je vključeno v oba jedrna koridorja, zato sta si želela sogovornika ogledati pristanišče in se seznaniti z našimi načrti za povečanje



Na sliki od leve: koordinatorja Laurens Jan Brinkhorst in Kurt Bodewig z asistentoma Silke Brocks in Günther Ettl na srečanju s predsednikom uprave Luke Koper

kapacitet pristanišča in se prepričati o njegovi učinkovitosti. Ustrezen razvoj pristanišča je namreč zelo pomemben

za delovanje obeh koridorjev, ki nas povezuje z našimi ključnimi trgi srednje Evrope. Luka Koper že izvaja vrsto investicij, ki so del nove strategije razvoja do leta 2030. Ta predvideva izboljšanje dostopnosti pristanišča z morske strani iz gradnjo novih obal, rekonstrukcijo priveznih mest ter poglobljanjem, v skladu zahtevami ladjarjev. Vključuje pa tudi projekte, ki povezujejo različne načine prevoza in izboljšujejo intermodalne zmogljivosti na področju kontejnerskega in RO-RO prometa. Kot je na srečanju poudaril predsednik uprave **Dragomir Matić**: »... je pogoj za učinkovito delovanje pristanišča in posledično koridorjev sodobna in zanesljiva železniška infrastruktura. To velja predvsem za Koper, saj preko železnice potuje 60 % vsega blaga, ki pride in gre iz pristanišča.«

V Luki Koper si želimo za izvedbo navedenih projektov pridobiti tudi nepovratna sredstva iz evropskega razpisa CEF (Connecting Europe Facility) za obdobje do leta 2020. Na prvem CEF razpisu smo dobili odobrene tri projekte, od tega šest milijonov evrov za infrastrukturni del, vezan na razvoj zmogljivosti prvega pomola. Na trenutno objavljenem razpisu CEF pa lahko za infrastrukturne projekte konkuriramo le v

sklopu kohezijske ovojnice, za kar smo že zaprosili za odobritev Ministrstvo za infrastrukturo, od katerega pričakujemo pozitiven odgovor. Gre namreč za pomembno naložbo, vezano na projekt evropskih pomorskih avtocest, ki vključuje novi RO-RO privez v tretjem bazenu, nove železniške kapacitete in nov tovorni vhod v zaledju tretjega bazena.

Obisk koordinatorjev sovpada z otvoritvijo Baltsko – Jadranskega železniškega tovornega koridorja, ki so ga prav na dan obiska koordinatorjev v Luki uradno vzpostavili prometni ministri, upravljavci železniške infrastrukture in organi za dodeljevanje vlakovnih poti Poljske, Češke, Slovaške, Avstrije, Slovenije in Italije. Ena od ključnih funkcij koridorja je točka »One-Stop-Shop«, preko katere bodo prevozniki in drugi naročniki železniških prevozov naročali infrastrukturne zmogljivosti na celotni trasi koridorja, kar bo prineslo učinkovitejše in hitrejše prevoznike storitve.

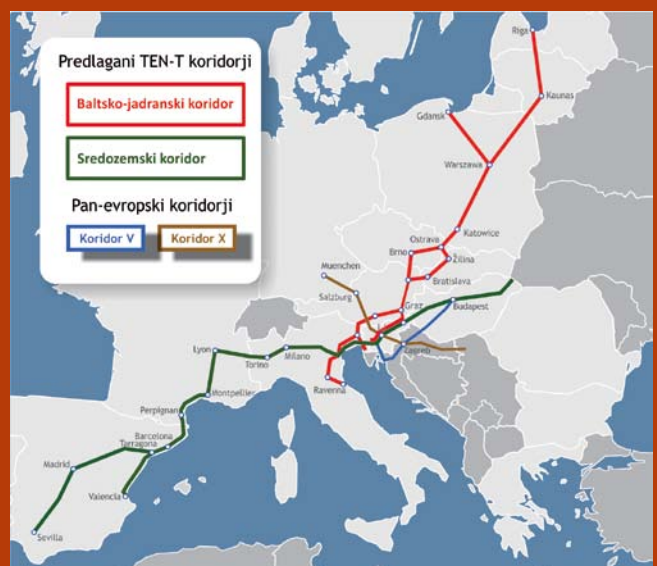
Koordinatorja sta se po pogovorih s predsednikom uprave Luke Koper sestala tudi s predsedniki pristaniških uprav Severnega Jadrana.

Tekst in foto: Rok Štemberger

## Evropski koridorji

Leta 1992 so članice EU so s podpisom Maastrichtske pogodbe definirale vseevropsko prometno omrežje. Takrat je bil prvič omenjen projekt **TEN** (Trans European Network – Evropsko transportno omrežje), ki je bil zasnovan s ciljem združiti nacionalna omrežja posameznih držav članic EU v eno in edino vseevropsko mrežo, ki krepi povezanost in učinkovitost enotnega trga. Gre za sodobno, fleksibilno in vsem dostopno multimodalno omrežje, ki vključuje kopenski, pomorski in zračni promet

V naslednjih letih se je zaradi odpiranja tranzicijskih držav pojavila potreba po povezavi TEN omrežja z ozemljem Srednje in Vzhodne Evrope s pomočjo **PAN** evropskih transportnih koridorjev, ki naj bi članicam EU omogočili boljši dostop na ne-EU območja. Leta 2013 je Evropska komisija sprejela smernice EU za razvoj evropskega transportnega omrežja s konceptom devetih koridorjev jedrnega omrežja. Dva od teh, Baltsko-jadranski in



Sredozemski koridor, prečkata Slovenijo, preko naše države pa potekata tudi koridor V in koridor X iz omrežja PAN.

# Gradimo nove rezervoarje za tekoče tovore

Leta 2008 smo v prvi fazi gradnje na pomolu II zgradili tri rezervoarje, skupne kapacitete 60.000 m<sup>3</sup> in pripadajočo infrastrukturo. V novembru letos pa smo pričeli z drugo fazo gradnje, ki bo zajemala postavitve treh rezervoarjev, vsak s prostornino 20.000 m<sup>3</sup>.

Gradnja takšnih rezervoarjev je zelo zahtevna in specifična. Na armirano betonski temeljni plošči, globoko temeljeni na jeklenih pilotih, bomo postavili lovilno skledo iz konstrukcijskega jekla, nanjo pa samo konstrukcijo rezervoarja, nam razloži **Jadranko Mahnič** s področja investicij: »Gradbena dela temeljenja rezervoarjev izvaja že od avgusta družba CGP iz Novega mesta. Dela potekajo po predvidenem terminskem planu. Armirano betonska temeljna plošča za prvi rezervoar je bila postavljena že v oktobru, drugo bodo končali do sredine novembra, zadnjo pa predvidoma do konca decembra letos.«

Da je gradnja rezervoarjev zares nekaj posebnega, pričajo že številke. Tako so morali za temelje zabijati jeklene pilote do globine 36 metrov in za vsak rezervoar bodo uporabili 113 pilotov, dimenzije Ø 813 mm. Armirano betonska nosilna plošča rezervoarja je debela kar en meter, njen premer pa je 42 metrov. Količina vgrajenega betona je bila 2000 m<sup>3</sup>, količina vgrajene armature pa je znašala 250 ton.

»Podpisana je tudi že pogodba z izvajalcem Nafta strojna iz Lendave



Pod temeljno ploščo za rezervoar s premerom 42 metrov in debeline enega metra so zabili 113 jeklenih pilotov 36 metrov globoko, v samo ploščo pa vgradili 2000 m<sup>3</sup> betona in 250 ton železa

Foto: Jadranko Mahnič

za montažo jeklenih rezervoarjev in pripadajoče tehnološke opreme ter instalacij. Dela se bodo pričela po 15. novembru letos in predvideno zaključila

do 15. julija 2016,« nam še pove Jadranko.

Sonja Kranjec

## Zanimivi tovari



V oktobru je k nam prišel tudi preživeli ostanek helikopterja z EU misije EULEX na Kosovu. Helikopter je strmoglavil med vadbenim poletom nad glavnim letališčem v Prištini, v nesreči pa je bil poškodovan eden od članov zdravstvene ekipe, ki je s helikopterjem izvajala evakuacijsko vajo. Tovor z zanimivo zgodbo smo skrbno skladiščili in konec oktobra naložili na ladjo za Južno Afriko.

Okrog 1.600 članov misije EULEX (večinoma iz sodstva in policije) sicer oblastem pomaga preprečevati organiziran kriminal, korupcijo in razreševati vojne zločine, storjene med vojno na Kosovu (1998-1999).

Tekst in foto: Mateja Dominko

## Nova dvigala za kontejnerski terminal

Luka Koper je naročila 11 novih, zmogljivejših dvigal za pretovor kontejnerjev. Gre za del investicije, ki predvideva tudi podaljšanje prvega pomola in izgradnjo dodatnih kapacitet na kontejnerskem terminalu, s katerim bo ta do leta 2020 dosegel letno

pretovarjamo ladje kapacitete do 8.000 TEU, dosega jo namreč le do 18. širine ter 9. višine kontejnerjev nad ladijskim krovom, med tem ko bosta novi dvigali omogočali delo na ladjah s širino do 24 kontejnerjev oziroma 11 kontejnerjev

dveh obstoječih tirov na kontejnerskem terminalu ter izgradnja treh novih je že v teku.

Konec prihodnjega leta pa bomo na skladiščnih površinah kontejnerskega terminala uporabljali sedem

pretovorili 590.270 TEU, kar je 16 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. To je posledica globalnega trenda kontejnerizacije, saj vse več blaga potuje v zabojnikih. Ker ladjarji, pri iskanju ekonomije obsega na posamezno prevoženo



Danes imamo na obali osem kontejnerskih dvigal, in sicer štiri panamax in štiri post panamax dvigala

Foto: Jaka Jeraša

kapaciteto 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot).

Za delo na ladjah smo naročili dve večji in zmogljivejši kontejnerski dvigali (STS), dimenzije super post-panamax, s katerima bomo lahko izvajali delo na kontejnerskih ladjah kapacitete do 14.000 TEU. Obstoječa štiri post-panamax dvigala, s katerimi

višine. Novi super post-panamax dvigali bosta začeli obratovati predvidoma junija 2017.

Poleg obalnih kontejnerskih dvigal (STS) smo naročili tudi dve RMG dvigali (mostna dvigala na tirnicah), ki bosta namenjeni nakladanju/razkladanju kontejnerjev na železniške vagone. Podaljševanje

novih E-RTG dvigal (mostna dvigala na pnevmatikah). Posebnost teh dvigal je, da za obratovanje koristijo električno energijo iz omrežja, kar zagotavlja manjšo obremenitev okolja z izpusti plinov in hrupa.

Promet na kontejnerskem terminalu se iz leta v leto povečuje. V prvih devetih mesecih leta smo tako

enoto naročajo večje ladje, se morajo tudi pristanišča, če želijo ostati konkurenčna, temu prilagoditi. V Luki Koper bomo tako samo v kontejnerski terminal v naslednjih petih letih vložili 235 milijonov evrov in tako poskušali ohraniti primat največjega kontejnerskega terminala v Jadranu po letnem pretovoru kontejnerjev.

## S pristaniško skupnostjo o kontejnerjih

4. novembra je potekalo redno četrtletno srečanje kontejnerskega terminala s pristaniško skupnostjo. Udeležencem je vodja terminala **Marko Babič** predstavil naložbe v razvoj oz. povečanje kapacitet kontejnerskega terminala ter projekte, ki bodo vplivali tudi na večjo učinkovitost prometa s kontejnerji. Srečanje so zaključili s pobudami in vprašanji predstavnikov pristaniške skupnosti, kjer so največ razpravljali o vplivu novih določil konvencije SOLAS, ki bodo stopila v veljavo 1.7.2016, glede tehtanja kontejnerjev.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec



# Modernizacija železniške proge Koper – Divača

Z Direkcije RS za infrastrukturo (DRI) so nas obvestili, da se je zaključila tretja od štirih faz posodobitve železniške proge Koper – Divača.

V okviru modernizacije so bile obnovljene tri železniške postaje, posodobljene signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, zgrajena nova elektronapajalna postaja, ena pa obnovljena,

postavili pa so tudi prevozno elektronapajalno postajo.

Zadnja faza obnovitvenih del naj bi se zaključila 31. julija 2016, takrat pa bo povečana prevozna zmogljivost proge s trenutnih 11 milijonov neto ton na 14,4 milijona neto ton oziroma z 72 na 82 vlakov dnevno, so še sporočili z DRI.



## VABILO

Vljudno vabljeni na otvoritev raztave

## KOPRSKA PROGA VČERAJ - DANES - JUTRI

sreda, 2. december 2015 ob 11. uri  
v Pokrajinskem muzeju Koper



Nastanek razstave je podprla Luka Koper v okviru sklada Živeti s pristaniščem

V okviru Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije je nastala iniciativna skupina za modernizacijo železniške infrastrukture. Prioritetno se zavzemajo, da bi država dokončno sprejela odločitev in začela z izgradnjo drugega tira Koper - Divača. Sestavili so MANIFEST v podporo čimprejšnji in nujni izgradnji drugega tira Koper - Divača in pozivajo vse somišljenike, da pobudo podprejo z oddajo svojega podpisa. To storite na spletni strani [www.iniciativa-infra.gzs.si](http://www.iniciativa-infra.gzs.si), kjer so objavljeni manifest s prostorom za oddajo podpisa (rubrika »Podpiramo manifest«). Na istem naslovu najdete tudi aktualne informacije in stališča glede modernizacije železniške infrastrukture.



Ustanovljena je bila iniciativa za modernizacijo železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji - drugi tir je prednostni projekt



Združenje za promet

## Tirnice à la carte in novo delo za manipulator

Tirnice pretovarjamo že skoraj 40 let, največja stranka s tem tovorom pa je zadnjih nekaj desetletij avstrijski VoestAlpine. Tirnice k nam prihajajo z vlaki, na vagone so zložene posamično

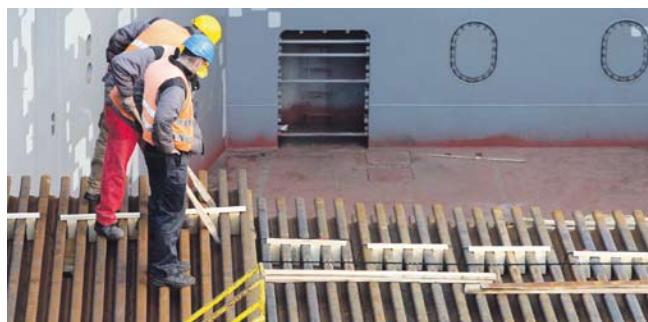
(v »rinfuzi«), vsaka je težka 1,6 tone in dolga kar 25 metrov. Za tokratni paket pa smo na željo stranke opravili nekoliko posebno odpremo. Pošiljka je bila težka 8.400 ton, šlo pa je za prvi

(in trenutno enkratni) tovrstni posel, kjer smo se še posebej izkazali kot fleksibilno pristanišče z motiviranimi in podkovanimi zaposlenimi.

Tekst in foto: Mateja Dominko



Sodelavci na Generalnih tovorih so tirnice najprej morali razložiti z vagona in jih spakirati v veze po 5 kosov tračnic skupaj. Za to so uporabili posebno orodje za spenjanje s kovinskim trakom in sponko.



Med vsako tračnico posebej so natančno zložili lesene zaščite z zagozdami, kar preprečuje drsanje materiala med transportom. Da je cel paket fiksiran so na vrh namestili še leseno letvico in jo pritrtili na zagozde. Na skladišču veze tirnic premikajo z lesenimi vzvodi, veslom podobnimi pomagali, da se dragoceni jekleni tovor ne poškoduje.



Paketi tirnic so podloženi z lesenimi gredicami, zanimivo pa je, da mora biti vsak košček lesa, ki potuje skupaj s tirnicami na ladji, toplotno obdelan, da se s tovorom do destinacije ne prenašajo tudi morebitne žuželke. Vsak kos lesa je nato žigosan v znak pravilne obdelave in naše kontrole. To počnemo na Terminalu za les, naša sodelavka **Gordana Vadič** pa ima certifikat za opravljanje in kontrolo opisane obdelave lesa, zato žig nosi tudi njeno številko.



Kot novost pri rokovanju s tračnicami Generalci pri pretovarjanju uporabljajo stroj, ki ga sicer avtomatično pripisujemo kontejnerskemu terminalu. Manipulator ni le okretnejši in hitrejši kot avtodvigalo, lahko se gibata tudi tam, kjer se orjaško avtodvigalo ne more in s posebnim prijemalom prime kar 10 tračnic naenkrat.



Stalno na vezi: **Robert Šverko** PC Generalni tovari in **Robert Baier** iz VoestAlpine, ki skrbi za kakovosten transport izdelkov od proizvodnega obrata do končnega kupca. Baier je ob našem srečanju na ladji povedal: »Zelo smo zadovoljni z delom, ki ga opravljate v vaši luki, saj se hitro prilagajate našim potrebam in željam.« Ko smo ga ujeli na terenu, je testiral nov premaz proti rjavenju, ki so ga razvili v enem od svojih podjetij. Prizadevajo si, da bi tirnice na poti do končne destinacije utrpeli še manj poškodb na račun vode in soli.



In kako se zgodba s tirnicami zaključi? Pakete tračnic smo skrbno naložili v ladijski trup, ladja pa se je nato podala na dolgo pot do vročega Ria de Janeira (Brazilija), kjer gradijo nove železniške poti ... Kdo ve, morda pa bomo dočakali, da bo pošiljka tračnic nekoč prišla tudi za nas.

### Partnerji Luke Koper: skupina Voestalpine

S sedežem v Linzu (Avstrija) skupino Voestalpine predstavlja kar 500 podjetij, razpršenih v več kot 50 državah po celem svetu. Gre za enega vodilnih partnerjev avtomobilske industrije in industrije potrošnih proizvodov v Evropi, na področju nafte in plina pa so močno zastopani tudi v svetovnem merilu. So svetovni pojem za proizvodnjo specializiranih tirnic, jeklenih izdelkov, cevi, profilov in drugih gradbenih komponent.

V poslovnem letu 2014/2015 so zaposlovali 47.500 ljudi, ustvarili pa so 11,2 milijarde € prihodkov oz. 1,5 milijarde € EBITDA (za primerjavo: EBITDA Luke Koper za leto 2014 je 60,8 milijonov €).

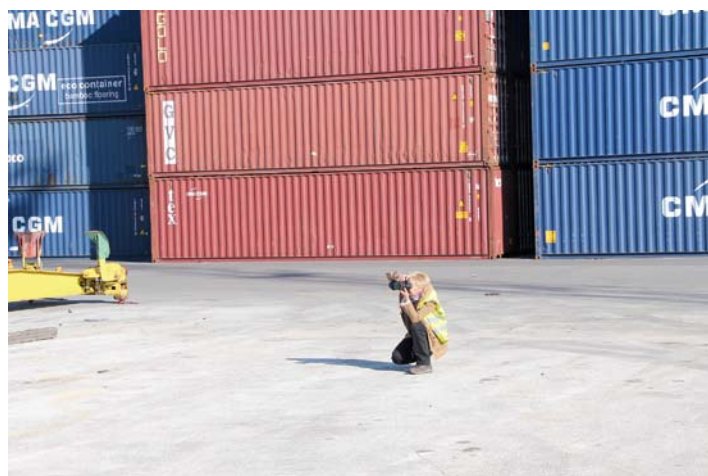
Preko naše luke Skupina Voestalpine uvaža predvsem železovo rudo (pri tem tovoru jih servisiramo na PC Evropski energetski terminal), surovina pa se vrača v obliki tirnic in jeklenih cev v izvozu iz Evrope (dela opravlja PC Generalni tovari).

# V pristanu

V Galeriji Loža je od 6. novembra do 21. novembra na ogled razstava fotografij **Nataše Segulin**. Vse razstavljene fotografije so nastale v naši luki, razstavo pa je podprla Luka Koper v okviru sklada Živeti s pristaniščem.

Na vprašanje, zakaj se je odločila fotografirati pristanišče, nam je avtorica odgovorila: »S pristaniščem sem rastle, s pristaniščem živim. Kadarkoli se vozim ali sprehajam mimo, me vedno fascinira mogočnost dvigal, kontejnerjev, ladij ... Že od vsega začetka mojega fotografiranja mi je bilo pristanišče izziv. Zelo sem si želela stopiti v njeno osrčje. Tako sem se lansko leto konec oktobra odločila in uradno zaprosila za dovoljenje za fotografiranje.«

Kakšna pa je bila njena izkušnja: Moram priznati, da sem si domišljala, da se bom kot fotograf lepo prosto sprehajala naokoli, opazovala in iskala motive, pa ni bilo tako. Dobila sem seveda spremstvo z avtom, naročilo, da določenih stvari ne smem fotografirati in da imam omejen čas. No, sem si mislila, kako bo



Natašini trenutki v pristanišču

Foto: Mateja Clarici

Drugačen pogled avtorice na pristanišče:



Otvoritev razstave

Foto: Sebastjan Šik

to šlo?! Pa mi je bila odlična izkušnja. Vozili smo se kar nekaj kilometrov naokoli in vsakič, ko sem zagledala »pravi«, meni ljub motiv, smo se ustavili, izstopila sem iz avta, se premikala nekaj korakov nazaj, naprej, levo ali desno, dokler nisem spet »ujela« motiv, ki sem ga prej zagledala in ki me je pritegnil. In tako je bilo kar veliko postankov. Presenečena sem, kako neizmerno prostrana je Luka! Namreč, spomnim se, da sem kot gimnazijka tu, v še skromni Luki, prebirala banane, a sem se po mnogih letih vrnila šele zdaj. Presenečena sem tudi, kako čisto in urejeno je pristanišče. Pa toliko prometa je in živžava! Kamioni, dvigala, vlaki, avtomobili ... zelo urejen prometni kaos.«

In kako je zadovoljna z rezultatom? »Ja, zelo sem zadovoljna z izplenom. Nastalo je 40 črno-belih in barvnih fotografij, 40 meni poetičnih drugačnih podob, ki sem jih zaznala v pristanišču. Upam in želim si, da bi tudi obiskovalci razstave začutili to magičnost miru. Zahvaljujem se Luki Koper za krasno izkušnjo in predvsem se zahvaljujem skladu Živeti s pristaniščem, ki mi je omogočil izvedbo razstave »V PRISTANU«. Razstava se po 21. novembru seli na Dunaj, v Galerijo Korotan, kjer bo 25. novembra otvoritev razstave v sklopu Luških dni.«

