

09 2016

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštšina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Jaka Ivančič



Poslovanje
v
prvem
polletju

Pristaniška
uprava

Urejena
podoba
čela
drugega
pomola

Nova
tehnologija
prekladanja
kontejnerjev

Korejski logist odslej tudi s svojo pomorsko agencijo

25. julija smo ob 3. vez privezali avtomobilsko ladjo Glovis Solomon. Gre za prvi obisk ladje v organizaciji novoustanovljenega pomorskega oddelka logista Hyundai Glovis, zato je bila na krovu priložnostna slovesnost, s katero so korejski partnerji želeli obeležiti pričetek delovanja njihove kopske agencijske izpostave. Hyundai Glovis je hišni logist avtomobilskih proizvajalcev Hyundai in KIA, s katerim že od leta 2005 tesno sodelujemo na področju kontejnerjev, avtomobilov in pločevine v kolutih. Z ladje, ki sicer pluje na relaciji Azija – Evropa, smo še isti dan razložili 1825 avtomobilov, izdelanih v Koreji.

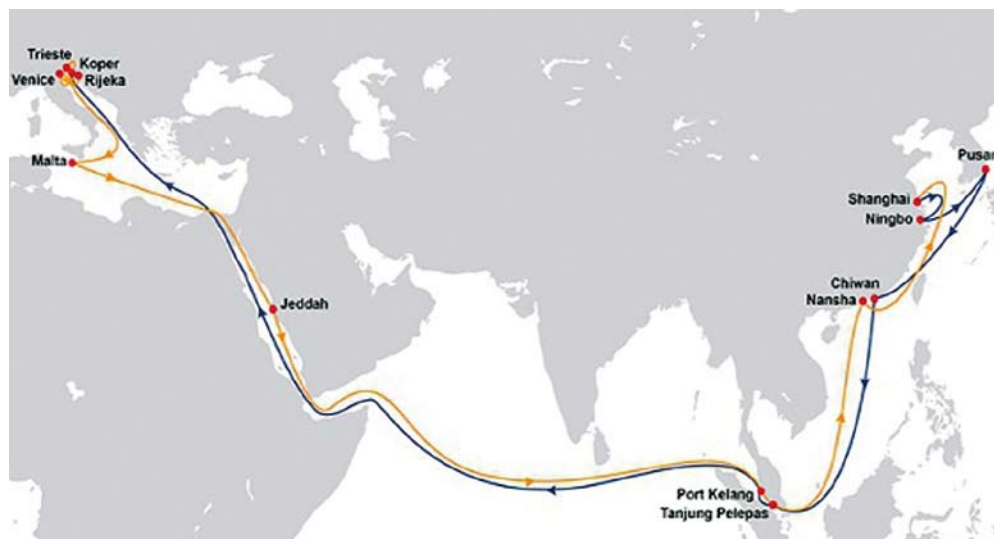
Rok Štemberger



V Koper tudi OOCL

Septembra smo v Koper dobili novega ladjarja. Kitajski ladjar Orient Overseas Container Line (OOCL) je namreč vzpostavil novi kontejnerski servis za Jadran AAS (Asia-Adriatic Service). V začetku bo tovor vozil z zakupljenim ladijskim prostorom na obstoječi redni liniji alianse Ocean3, v prihodnje pa morda tudi s svojimi ladjami. Prve proste kapacitete ladjarja OOCL bodo na voljo že na ladji Xin Yan Tian, ki jo v Kopru pričakujemo 24. septembra, nato pa vsak teden v okviru obstoječe linije.

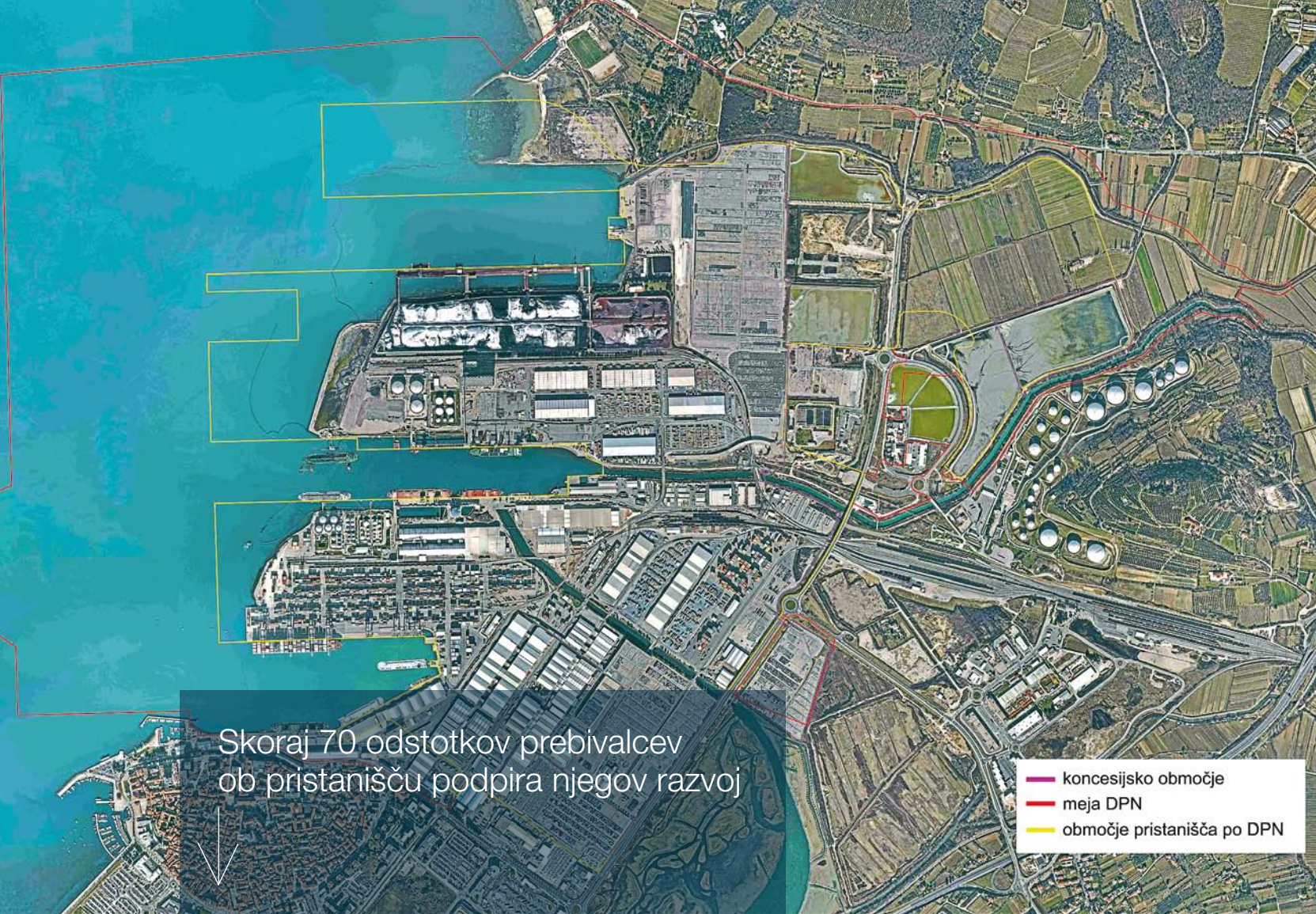
OOCL, ki ima sedež v Hong Kongu, spada med večje svetovne kontejnerske ladjarje. V svoji floti ima preko 300 ladij, po svetu pa široko razvejano poslovno mrežo s 320. podjetji v 70. državah. Upravlja tudi z dvema kontejnerskima terminaloma, in sicer v Long Beachu in na Tajvanu.



Rotacija: Shanghai – Ningbo – Busan – Chiwan – Tanjung Pelepas – Port Kelang – Koper – Trst – Reka – Benetke – Koper – Malta – Jeddah – Port Kelang – Tanjung Pelepas – Nansha – Shanghai



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Marko Grabljevec, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, 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 Poženel
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: luski.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.



Skoraj 70 odstotkov prebivalcev ob pristanišču podpira njegov razvoj

koncesijsko območje
meja DPN
območje pristanišča po DPN

Avtomobili vse povsod

Človek se kar ne bi še posvolil od ležernih poletnih mesecev, pa ne samo zaradi pregovorne sproščenosti, ki jo v človeškem organizmu sprožata sonce in morje. V mislih imam bolj odsotnost ključnih »dejavnikov tveganja« na vseh področjih, ki so v tem času na dopustih. Temu primerne so bile tudi aktivnosti v pristanišču, kar pa še zdaleč ne pomeni, da smo na pomolih razgrnili brisače in postavili senčnike. Veliko se je dogajalo na področju investicij oziroma gradbenih posegov, o čemer podrobneje pišemo v tej številki. Zaključevali smo investicijo v tri nove rezervoarje za tekoče tovore. Pripravljali smo se na začetek gradnje večnamenskega skladišča na drugem pomolu. Sestavljali smo dva nova RMG dvigala za kontejnerski terminal – na tem terminalu je tudi sicer bilo zelo živahno, kot na mravljišču, saj končujejo gradnjo tirnic za nova dvigala in premikajo skladiščne bloke. Veliko preglavic smo imeli z avtomobili, saj se je njihov pretovor v letošnjem prvem polletju, v primerjavi z lanskim, povečal skoraj za četrtino, medtem ko je ostal obseg skladiščnih površin skoraj nespremenjen. V določenih dneh smo imeli na skladišču celo do 40.000 vozil. Parkirana so bila povsod, celo na viaduktu, ki bo povezoval bodoči novi vhod na Serminu, in za kratek čas celo na kontejnerskem terminalu, preden so nove skladiščne bloke ponovno zapolnili s kontejnerji.

Sprašujem se, zakaj smo potem porabili pet let in tri milijone evrov za izdelavo državnega prostorskega načrta, če pa ne moremo koristiti dodatnih površin, namenjenih pristaniški dejavnosti v zaledju? Za lažje razumevanje vam bo v pomoč fotografija na vrhu tega uvodnika, kjer je z rumeno črto označeno območje pristanišča po DPN. Kar za tretjino bi se lahko razširili, glede na sedanjih 280 ha površin. Seveda ne gre vse naenkrat. Te površine je potrebno še urediti, nasuti zaradi depresije, posušiti tam, kjer so danes kasete z muljem. Vendar

nekaj je takih, ki bi jih lahko uporabili, če bi dobili dovoljenja zanje. In pri tem se največkrat zatika zaradi lastniških vprašanj. Nekatero površino so v lasti občin Koper in Ankaran oziroma so del delitvene bilance, druge so v lasti države. Nekaj mikro lokacij je v lasti zasebnikov. To je večer problem, na katerega opozarjamo že leta. Država bi morala ob sprejetju DPN urediti tudi lastništva parcel, tako kot to običajno počne ob gradnji cest ali železnic. Potem bi imeli enega gospodarja in enega sogovornika.

Pomanjkanje površin pa ne vpliva samo na poslovanje avtomobilskega terminala, kjer se težko dogovarjajo za nove posle, če ne vedo, kje bodo vozila skladiščili. Tudi pri kontejnerjih postaja ta omejitev vse bolj prisotna. Rešitev je v podaljšanju prvega pomola še za 100 metrov, kar je skrajna zgornja meja, kot jo predvideva DPN. Gre za zahteven poseg, tako s stroškovnega kot tehničnega vidika, brez katerega pa ne bomo mogli uresničiti naše strategije in zagotoviti pretovorne zmogljivosti za 1,3 milijona TEU do leta 2020. Zdaj se zapleta še z lokalno skupnostjo, ki postavlja projekt pod vprašaj, pa čeprav bi stometrski podaljšek težko sploh opazili s prostim očesom. Že res, da povečanje pretovora kontejnerjev pomeni tudi večjo intenzivnost dela in posledično večji vpliv na okolje, ampak hkrati s podaljševanjem površin skrbimo tudi za obnovo opreme, ki bo energetskega manj potratna in okoljsko bolj prijazna. Verjamem, da bo večina sosedov pristanišča to prepoznala in še naprej podpirala naše razvojne projekte, saj so vse ankete javnega mnenja v zadnjih letih pokazale, da skoraj 70 odstotkov prebivalcev ob pristanišču podpira njegov razvoj. Nenazadnje to pomeni dodatna delovna mesta in več denarja v občinskih blagajnah.

Sebastjan Šik

Prvo polletje v znamenju intenzivnih naložb

Luka Koper je v prvih šestih mesecih letošnjega leta zabeležila 11,3 milijona ton ladijskega pretovora, kar presega pretovor lanske prve polovice leta za šest odstotkov. V primerjavi z lanskim polletjem se porasle vse blagovne skupine, največ avtomobili.

| Ladijski pretovor (v ton) | jan – jun 2016 | jan – jun 2015 | Indeks 2016/2015 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Generalni tovari | 763.989 | 733.319 | 104 |
| Kontejnerji | 4.161.654 | 3.902.984 | 107 |
| Avtomobili | 538.367 | 429.030 | 125 |
| Tekoči tovari | 1.688.004 | 1.496.063 | 113 |
| Sipki in razsuti tovari | 4.149.821 | 4.089.933 | 101 |
| Skupaj | 11.301.835 | 10.651.329 | 106 |

| Ladijski pretovor (v kosih) | jan – jun 2016 | jan – jun 2015 | Indeks 2016/2015 |
|-----------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Kontejnerji (TEU) | 423.265 | 393.655 | 108 |
| Avtomobili (kos) | 355.513 | 291.598 | 122 |

Čisti prihodki od prodaje so v Skupini Luka Koper v tem obdobju dosegli 102 milijona evrov oz. 11 odstotkov več kot lani. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je v prvem polletju znašal 28,1 milijona

evrov oz. 17 odstotkov več kot v enakem lanskem obdobju.

Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) pa je znašal 41,4 milijona

evrov, kar je 10 odstotkov več kot lani. Čisti poslovni izid Skupine je v prvem polletju dosegel 23,7 milijona evrov in je bil višji od lanskega polletja za 21 odstotkov.

| Iz izkaza poslovnega izida (v evrih) | 1 – 6 2016 | 1 – 6 2015 | Indeks 2016/2015 |
|--|-------------|------------|------------------|
| Čisti prihodki od prodaje | 102.047.399 | 92.130.652 | 111 |
| Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) | 28.096.756 | 24.027.708 | 117 |
| Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) | 41.415.462 | 37.725.899 | 110 |
| Poslovni izid iz financiranja | -991.929 | -1.372.949 | 72 |
| Poslovni izid pred davki | 28.114.291 | 23.356.937 | 120 |
| Čisti poslovni izid | 23.712.736 | 19.641.172 | 121 |

| Iz izkaza denarnih tokov (v evrih) | 1 – 6 2016 | 1 – 6 2015 | Indeks 2016/2015 |
|--|------------|------------|------------------|
| Izdatki za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine in neopredmetena sredstva | 27.950.347 | 9.411.789 | 297 |

V Skupini Luka Koper smo za naložbe v prvem polletju namenili 27,9 milijona evrov. Med drugim se je nadaljevala gradnja treh novih rezervoarjev na terminalu za tekoče tovore, gradnja novih železniških tirov in novega mostu čez preliv za potrebe kontejnerskega terminala ter prekritje kasete na čelu pomola II zaradi povečanega pretovora avtomobilov. Pričelo se je dograjevanje kamionske polnilnice na terminalu za tekoče tovore, reorganizacija skladiščnih

blokov na kontejnerskem terminalu za polne in prazne kontejnerje (depo) ter gradnja proge za nova RMG dvigala.

»Intenzivne investicije, predvsem v kontejnerski terminal, se bodo nadaljevale tudi v prihodnjem obdobju, pri čemer je ključno, da družba čim prej pridobi gradbeno dovoljenje za podaljšanje prvega pomola. To je strateška naložba, od katere bo odvisen nadaljnji razvoj pristanišča,« je ob objavi podatkov poudaril

predsednik uprave **Dragomir Matić**, ki napoveduje tudi skorajšnji začetek gradnje večnamenskega skladišča



Foto: Zoran Janjič

na drugem pomolu, ki bo služil terminaloma za sipke in generalne tovore. Gre za pomembno pridobitev, saj v zadnjih desetih letih ni bilo zgrajeno nobeno zaprto skladišče, ob tem pa je povpraševanje presešlo obstoječe kapacitete.

V prvem polletju 2016 smo v Skupini Luka Koper zaposlili 27 ljudi, največ v Luki Koper, d. d. Zadnji dan v juniju 2016 je bilo v Skupini Luka Koper zaposlenih 1055 ljudi, kar je tri odstotke več kot 30. junija 2015.

Celotno poslovno poročilo za prvo polletje 2016 si lahko preberete na spletni strani Luke Koper www.luka-kp.si v poglavju Za vlagatelje / Poslovna poročila, zaposleni pa tudi na LUKANET-u poglavju Upravljanje družbe / Rezultati poslovanja.

Področje za odnose z javnostmi

| | jan-jun 2016 | Sprememba 2016/2015 |
|---------|--------------|---------------------|
| Benetke | 306.473 TEU | +12% |
| Reka | 89.303 TEU | +11% |
| Trst | 243.326 TEU | +3% |
| Koper | 423.265 TEU | +8% |

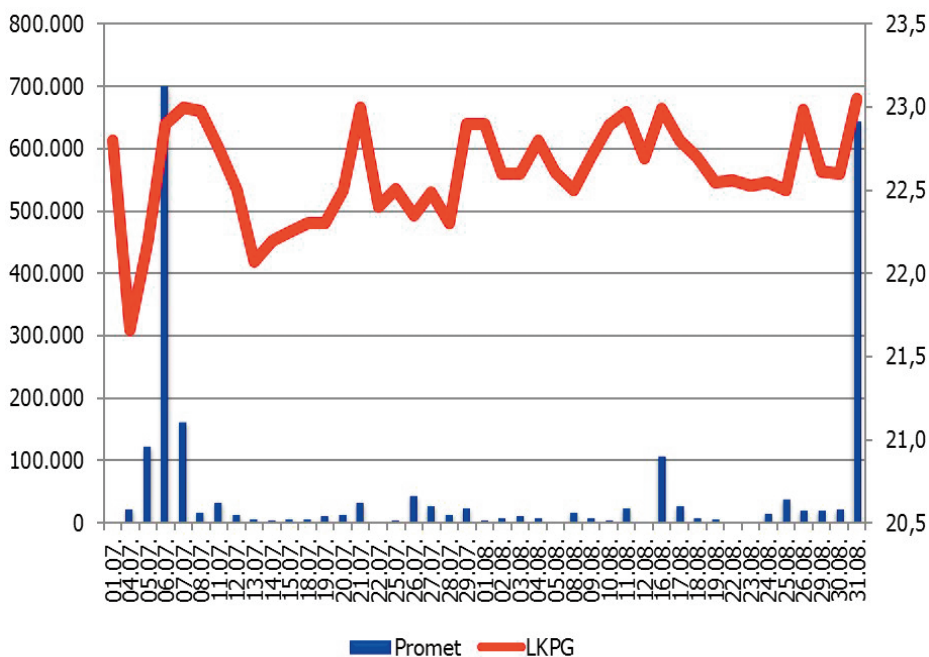
Luka Koper po količini pretovorjenih kontejnerjev tudi v prvem polletju ostaja na prvem mestu med severno jadranskimi pristanišči.

Delnica Luke Koper v juliju in avgustu

V juliju in avgustu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,61 evra, sicer pa se je njegova vrednost v preteklih dveh mesecih gibala med 21,66 in 23,05 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 468 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.313.255 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 101.473 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,70 evra, najnižji pa 21,00 evrov. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila osem odstotkov vrednosti, medtem ko je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 njena vrednost ostala skoraj nespremenjena. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan avgusta znašala 322.700.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevne prometa v juliju in avgustu 2016

Koper ostaja prvo pristanišče Avstrije

Junjska številka avstrijskega logističnega časopisa Verkehr vsako leto postrže z analizo o avstrijskem prekomorskem prometu preko evropskih pristanišč. Koprsko pristanišče se je tudi tokrat, že šesto leto zapored, uvrstilo na sam vrh lestvice in s 6,2 milijona ton blaga predstavlja že tretjino vsega avstrijskega prekomorskega uvoza in izvoza. Avstrija še naprej ostaja eden od ključnih zalednih trgov Luke Koper, za katerega smo v lanskem letu, poleg lesa, papirja in razsutih tovorov, pretovorili tudi 180.000 kontejnerskih enot (TEU).

| Luka | 2015 (ton) | Delež v % | 2014 (ton) | Delež v % | Sprememba v % 2015/2014 |
|--------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------------|
| Koper | 6.215.221 | 32 | 5.952.133 | 30 | +4,4 |
| Rotterdam | 3.545.000 | 18 | 3.950.000 | 20 | -10,3 |
| Hamburg | 3.120.305 | 16 | 2.995.661 | 15 | +5,2 |
| Antwerp | 2.833.880 | 15 | 2.550.943 | 13 | +12,9 |
| Bremerhaven | 1.555.350 | 8 | 1.480.053 | 7 | +4,7 |
| Trst | 884.145 | 5 | - | - | - |
| Constanza | 583.923 | 3 | 2.394.784 | 12 | -75,6 |
| Reka | 452.912 | 2 | 477.355 | 2 | -5,0 |
| Luke Spodnje Saške | 263.351 | 1 | 273.359 | 1 | -3,7 |
| Skupaj | 19.454.087 | 100 | 20.044.288 | 100 | -3,0 |

Avstrijski prekomorski promet preko evropskih pristanišč (vir: Verkehr 23/2016)

Uspešnost poslovanja se zrcali tudi v odlični bonitetni oceni

Ena najstarejših bonitetnih agencij na svetu, Dun & Bradstreet, je Luki Koper na podlagi poslovanja v preteklem obdobju podelila odlično oceno 5 A1, ki kaže na najvišjo finančno moč družbe in minimalno tveganje.

Na osnovi bonitetne ocene kupci, dobavitelji, banke in drugi deležniki dobijo hiter signal, s kakšnim poslovnim

partnerjem stopajo v poslovni odnos. Bonitetna ocena temelji na razvrščanju podjetja znotraj primerljivih skupin glede na panogo, velikost podjetja, velikost prihodkov, število zaposlenih in drugih kriterijev. Bonitetne ocene izdelujejo tudi banke in druge finančne institucije, vendar običajno le za lastno uporabo, ko se odločajo za naložbo v določeno podjetje.

Spletne strani družbe so po pravilu prvi vir informacij, na osnovi katerega se bo zainteresirani spletni obiskovalec odločil o vzpostavitvi stika. Zato je Dun & Bradstreet leta 2011 vzpostavil sistem spletnega certifikata, preko katerega se lahko vsak obiskovalec prepriča, da je družbo verificirala neodvisna bonitetna hiša, otežene pa bodo tudi spletne prevare.



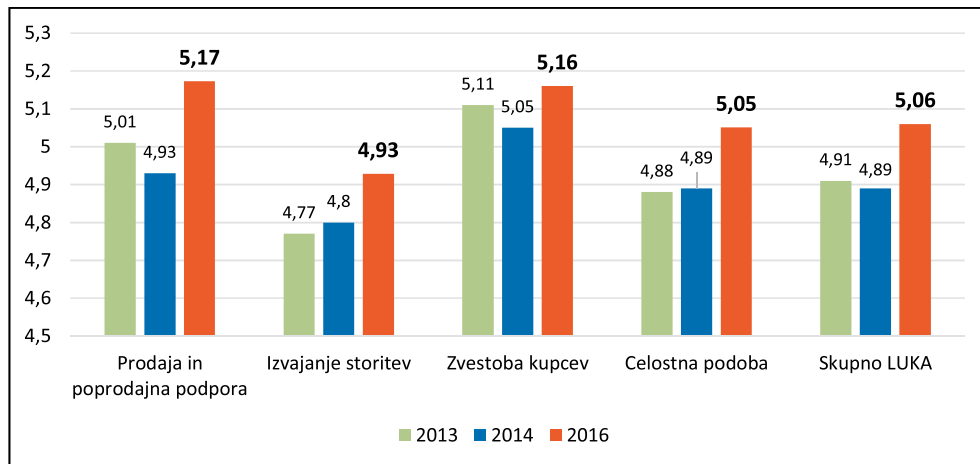
Pridobitev tovrstnega certifikata je za podjetje pomembno priznanje, ki dokazuje trdne finančne temelje in krepi zaupanje vseh deležnikov.

Kupci zvišali ocene

V spomladanskih mesecih smo med našimi kupci izvedli anketo zadovoljstva. Anketne vprašalnike, ki smo jih poslali na 148 naslovov, je izpolnilo 108 kupcev naših storitev. Zastavljenih 27 vprašanj se je nanašalo na področje prodaje in poprodajne podpore, izvajanja storitev, zvestobe in komunikacije. Kupci so nas ocenjevali z ocenami v razponu od 1 do 6.

Na nivoju celotne Luke Koper so nam kupci dodelili povprečno oceno 5,06. Povprečne ocene po posameznih profitnih centrih so prikazane v spodnji tabeli.

V primerjavi z zadnjim anketiranjem v letu 2014



Povprečna ocena posameznih sklopov vprašanj

so naši kupci na nivoju družbe bolje ocenili vse sklope vprašanj, in sicer s povprečno oceno nad 5. Izjema je bilo področje izvajanja storitev, ki je prejelo oceno 4,93, ki pa

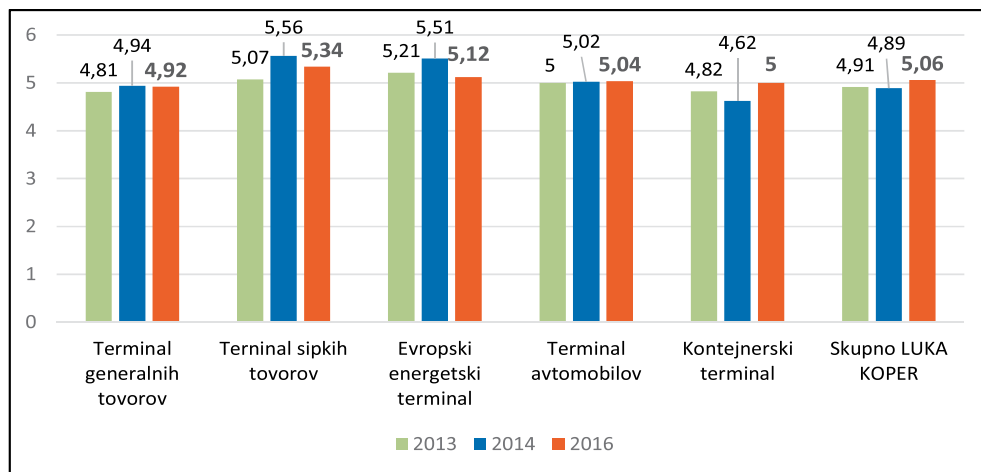
je boljša kot v predhodnih anketiranjih.

Najvišjo oceno med vsemi vprašanji je tudi pri tokratnem anketiranju dosegla pripravljenost kupcev priporočiti

Luko Koper drugim podjetjem (5,39), sledita pa ji oceni 5,35 za strokovno usposobljenost prodajnega osebja in 5,23 za zanesljivost izvedbe naših storitev. Najnižjo oceno 4,19 pa smo pričakovano zabeležili pri ceni storitev, ki pa je vseeno boljša kot pri minulem anketiranju, ko je le-ta znašala 4,03.

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

Karin Kleva



Povprečna ocena zadovoljstva kupcev po terminalih in skupno za Luko Koper

Število prijateljev se iz dneva v dan povečuje

Število prijateljev na Facebook profilu Luke Koper se je konec julija povzpelo že na številko **6000**. V letošnjem letu je to že druga okrogla številka, januarja smo jih namreč zabeležili 5000.

Facebook je eden izmed najbolj uporabljenih in priljubljenih družbenih medijev na svetu. Ima namreč kar 1,65 milijarde uporabnikov. Uporablja ga tudi veliko število podjetij, saj jim omogoča, da na zanimiv in kreativen način predstavijo svoje podjetje, proizvod ali storitev. To delamo tudi v Luko Koper, saj preko Facebooka ustvarjamo pozitivno podobo podjetja, neposredno komuniciramo s splošno javnostjo in prikazujemo zgodbe iz pristaniškega sveta. Poleg Facebooka je Luka Koper

z objavami prisotna tudi na Linkedlnu in po novem tudi na Instagramu.

Vabimo vas, da postanete prijatelj Luke Koper tudi vi. Mateja Clarici



Pristaniška uprava

Razmišljanja države o ustanovitvi pristaniške uprave v koprskem pristanišču niso nič novega. Na to temo je bilo tja od začetkov lastninjenja Luke Koper pa do danes povedanega že veliko. Uspešnost poslovanja Luke Koper v primerjavi s tistimi, ki imajo pristaniške uprave, in vsi argumenti proti, ki so bili podani s strani Luke Koper in predstavnikov drugih pristanišč, pomorskih strokovnjakov in naših poslovnih partnerjev v prid našemu modelu upravljanja pristanišča, kot kaže, še vedno niso prepričali zagovornikov pristaniške uprave.

V Evropi obstajajo različni modeli upravljanja pristanišč in EU v svojih dokumentih podpira to raznolikost s ciljem pospeševanja rasti dejavnosti. V večini evropskih držav je sicer v uveljavi model pristaniške uprave, vendar ta izhaja iz koncepta financiranja pristaniške infrastrukture iz javnih sredstev. V Sloveniji pa je vse od ustanovitve podjetja Pristanišča Koper leta 1957 (predhodnica Luke Koper p. o. oziroma današnje Luke Koper, d. d.) izgradnja javne in nejavne pristaniške infrastrukture financiralo podjetje iz lastnih sredstev in ne iz javnega proračuna kot v drugih evropskih državah. Poslovni model, kot ga poznamo v Sloveniji, najdemo tudi na Irskem in v Veliki Britaniji, kjer so pristanišča v celoti v zasebni lasti. Poudariti velja, da je v mednarodnem okolju naš model upravljanja pristanišča pogosto predstavljen kot dobra praksa in odlična izkušnja uporabnikov pristanišča.

Pristaniška uprava običajno v okviru svojih pristojnosti in pooblastil nastopa v imenu in za račun države ali lokalne skupnosti, ki je lastnik infrastrukture pristanišča. Pristaniška uprava skrbi za vlaganja in vzdrževanje javne infrastrukture ter običajno podeljuje koncesijo za vodenje pristanišča in nadzira izvajanje koncesije. Pristaniška uprava običajno opravlja tudi tiste nadzorstvene funkcije, ki so v javnem interesu (regulacija varnosti plovbe, pilotaža, pogoji vleke, varnost v pristanišču, ukrepi za preprečevanje onesnaženja, režimi plovbe, podeljevanje koncesij, nadzor nad izvajanjem koncesije ipd.). Dejstvo je, da tudi klasične pristaniške uprave postajajo vse bolj gospodarsko in tržno naravnane. Prizadevajo si pristaniški razvoj financirati iz koncesnin, ki jih pristaniškim upravam plačujejo terminalisti. Tudi pri izgradnji infrastrukture se namreč čedalje bolj zasleduje ekonomsko upravičenost, da se čim bolj omeji negospodarno ravnanje z javnimi sredstvi.

V primeru koprskega pristanišča imamo skladno s Pomorskim Zakonikom RS namesto klasične pristaniške uprave Upravo za pomorstvo Republike Slovenije, ki izvaja določene funkcije, ki drugje pripadajo pristaniški upravi. Gre za varnost na morju,

režim plovbe ipd. V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo RS pa Uprava za pomorstvo nadzira tudi investicije v pristaniško infrastrukturo preko petletnega razvojnega načrta pristanišča, ki ga potrjuje vlada RS.

Za glavnino aktivnosti načrtovanja in financiranja razvoja javne pristaniške infrastrukture, ki jih nosijo v drugih državah pristaniške uprave, je v primeru koprskega pristanišča zadolžena Luka Koper, d. d., ki ima z državo sklenjeno koncesijsko razmerje za 35 let oz. do leta 2043. Poleg razvoja in vzdrževanja vseh pristaniških zmogljivosti je Luka Koper zadolžena tudi za upravljanje vseh terminalov ter koordinacijo vseh operativnih aktivnosti v pristanišču. Koncesijsko razmerje za koprsko pristanišče tako predvideva enovito in celovito upravljanje pristanišča pod vodstvom Luke Koper. Ravno ta centraliziran način upravljanja pristanišča z enim vodilnim akterjem, ki obvladuje vse razvojne, komercialne, poslovne in v pomembni meri tudi institucionalne funkcije pristanišča, se je izkazal za uspešnega in učinkovitega. Luka Koper s svojim poslovanjem beleži rekordne rezultate, se hitro prilagaja konkretnim potrebam strank, globalnim trendom in makroekonomskim dogajanjem. Ta model namreč omogoča sinergije v izmenjavi resursov med terminali in fleksibilnost delovanja ter dolgoročno konkurenčnost pristanišča.

Ob tej priložnosti velja izpostaviti, da je Luka Koper leta 2008 podpisala Koncesijsko pogodbo, ki ne predvideva pristaniške uprave, definira pa pristojnosti Luke Koper na področju razvoja in samostojnega financiranja pristaniške infrastrukture. V tej luči je Luka Koper naročila in sodelovala pri izdelavi strokovnih podlag za Državni prostorski načrt (DPN), ki določa meje in pogoje širitve koprskega pristanišča. Vlada RS ga je sprejela junija 2011. Pomembno je tudi dejstvo, da je od končne dolgoročne rešitve DPN, ki obsega 404 ha površin, Luka Koper samostojno zgradila in že uporablja 280 ha površin. V načrtu ima do leta 2030 razviti še večino preostalega območja, z izjemo pomola III, ki pride na vrsto kasneje.

Prostora za nove koncesionarje na tem območju dejansko ni. Nepotrebno je,

da davkoplačevalce obremenjujemo še z naložbami v pristaniško infrastrukturo, če zanjo že skrbi Luka Koper. Ob tem za uporabo državnih zemljišč, ki jih sama usposobi za izvajanje dejavnosti, državi plačuje koncesnino – polovico te potem država nakaže lokalni skupnosti, kjer sta po novem dva akterja: Mestna občina Koper in Občina Ankaran.

Luka Koper se zaveda vseh tržnih priložnosti na eni strani in okoljskih ter prostorskih omejitev na drugi strani, zato je usmerjena v trajnostni razvoj. Pogosto se sprašujemo, v čem nekateri vidijo razloge in pozitivne učinke pristaniške uprave ali novih koncesionarjev ob dokazani uspešnosti Luke Koper in koprskega pristanišča, ki nam jo zavida konkurenca in hvalijo stranke.

Maša Čertalič

Problematika pristaniške uprave in podelitve dodatnih koncesij v koprskem pristanišču je bila tudi tema, o kateri je 30. avgusta razpravljala nadzorni svet Luke Koper, d. d. Njegovo stališče, pod katerega se je podpisala tudi uprava družbe, smo skupaj z vsemi argumenti objavili na elektronskem mediju Ljubljanske borze SEOnet. Gradivo je objavljeno tudi na spletni strani www.luka-kp.si v poglavju Za vlagatelje / Uradne objave.

Učinkovitost modela upravljanja koprskega pristanišča, ki se najbolj odraža na poslovnih rezultatih, priznavajo Luki Koper njeni poslovni partnerji in tudi številni mednarodni strokovnjaki. Italija na primer, ki se je vrsto let pripravljala na reformo pristaniške zakonodaje, je naš model še posebej preučila in ga ocenila kot boljšega. Z novim zakonom o pristaniščih, ki je stopil v veljavo to poletje, je italijanska vlada s ciljem večje učinkovitosti uvedla številne novosti. 57 državnih pristanišč bo po novem vodilo 15 pristaniških uprav (prej 24). V upravah bo manj zaposlenih, poenostavljeni in preprostejši pa bodo tudi postopki na področju prostorskega načrtovanja in carinjenja.

Neobičajno naročilo

V Luki Koper pretovarjamo železniške tirnice že skoraj štiri desetletja, zato nam izkušnje pri tem zahtevnem tovoru ne manjka. V naše pristanišče tirnice pripotujejo z vagoni, kjer so zložene posamično ali pa v vezih po tri, pet, izjemoma pa tudi več. V dolžino merijo od 18 do 60 metrov. Na terminalu za generalne tovore poskrbimo za njihovo razkladanje z vagonov in skladiščenje ter nalaganje na ladjo. Gre za običajno naročilo za delo s tirnicami.

To poletje pa smo za stranko opravili povsem drugačno storitev. Zaradi operativnih ovir na privezni obali v južnoameriški razkladalni luki (razkladanje tirnic na kontejnerski obali, prevoz tirnic v zaledje, manipuliranje tirnic s kontejnerskim manipulatorjem), kamor naj bi bile namenjene tirnice, je stranka prišla z željo, da s skupnim znanjem in našimi izkušnjami izvedemo neobičajno testiranje na področju pristanišča, preden potrdi odpremo tirnic v Južno Ameriko.

Stranka je želela s testom pri nas izvedeti dve stvari, namreč »obnašanje tirnic« pri radiusu 90 metrov in manipuliranje 48 metrskih tirnic z dvema kontejnerskima manipulatorjema. Za prevoz tirnic med dvema lokacijama je običajno potreben radius med 120 do 150 metrov. Za neobičajen-povečan radius pa niso imeli izkušenj. S testiranjem so hoteli predvsem ugotoviti, ali pri manipulaciji pride do morebitne deformacije samih

tirnic in kakšno prevozno sredstvo bi uporabljali za prevoz tirnic dolžine 36 in 48 metrov v namembni luki. V luki je bilo mogoče realizirati test le na enem področju, to je na platoju 11. veza, pod pogojem, da je področje operativno nezasedeno s tovorom. Stranka je za namen testiranja dostavila 10 tirnic dolžine 36 metrov in 10 tirnic, dolgih 48 metrov, katere smo po končanem testiranju odpremili nazaj k dobavitelju, da preverijo morebitne deformacije na tirnicah.

Zaradi dolžine tirnic smo pred testiranjem in v dogovoru z naročnikom dodelali terminalsko polprikolico, na katero smo pripeli še tri prikolice, ki jih sicer uporabljamo za prevoz lesa. Podloge na prikolicah je dostavila stranka, te smo pri testu malo priredili (slika 1).

Testiranje smo opravili na edini, dovolj veliki površini v zaledju 11. veza; tirnice so prevoz »na ovinku« uspešno prestale (slika 2).

Kontejnerski manipulator se je izkazal kot zelo koristen delovni stroj, zato ga bomo v prihodnosti lahko pogosteje uporabljali pri tem in tudi pri projektnih tovorih na različnih relacijah, kot so vozilo – skladišče - kontejner in obratno (slika 3).

Kljub manjšim zapletom, smo v zadovoljstvo stranke testiranje opravili z odliko. Pri tem smo tudi mi pridobili nekaj dodatnih izkušenj, katere so zelo pomembne za uspešno delo in zadovoljstvo naših strank.

Tekst in foto: Valter Grlj



Foto: Valter Grlj

Zahtevno polnjenje kontejnerjev

Pomemben segment v luški ponudbi je polnjenje in praznjenje (stuffing/stripping) kontejnerjev. Količina zabojnikov, ki jih napolnimo ali izpraznimo z raznovrstnim blagom, je vsako leto večja. V lanskem letu smo našteali preko 77.000 TEU, največ kontejnerjev pa smo napolnili oz. izpraznili na terminalu za generalne

tovore. Na fotografiji so rabljeni kamioni, ki so v pristanišče prišli posamično, pot pa nadaljevali na t.i. flat rack kontejnerju. Poseben izziv pri realizaciji posla je sama manipulacija tovorov, pravilno podlaganje in na koncu ustrezno pričvrščevanje tovora, da lahko tovor pride nepoškodovan na cilj.

Izjemen pretovor na avtomobilskem terminalu



V povzetku poslovnega poročila za prvo polletje 2016 (na strani 4) lahko preberete, da smo v prvi polovici leta na terminalu za avtomobile dosegli največjo rast. S količino 355.513 pretovorjenih avtomobilov smo lanskoletne polletne številke presegli za 22 odstotkov, avtomobilskih ladij pa je bilo kar 25 več.

Velik obseg dela se je nadaljeval tudi v poletnem času. Še posebej je bil izjemen prvi teden v avgustu, ko smo privezali 10 ladij, nanje pa naložili in iz njih razložili kar 19.000 avtomobilov. Avtomobile smo tako morali skladiščiti

tudi na površinah, ki jih sicer uporabljajo drugi terminali. Predsednik uprave **Dragomir Matić** je ob tem dejal: »Poleti smo imeli celo več kot 40.000 avtomobilov hkrati v pristanišču. To je več, kot je zmogljivost terminala. Tu se je pokazala prednost, da smo brez pristaniške uprave in je vse pod okriljem enega terminalista. Avtomobile smo bili primorani skladiščiti celo na terminalu za les, na kontejnerskem terminalu, na dovoznih poteh, tako da so bile izkoriščene vse možne površine.«

Področje za odnose z javnostmi

Foto: Peter Kleva

Polovica sezone je za nami

V drugi polovici avgusta, ko smo privezali 35. ladjo za križarjenje, se je sezona potniških ladij prevesila v drugi del. Letošnjo sezono je 7. marca odprla ladja Berlin. V marcu smo privezali tri potniške ladje, v maju devet, juniju sedem, juliju deset in avgustu devet. Največ potnikov je v prvem delu sezone pripeljala MSC Magnifica, ki je Koper obiskala v marcu. Na svojem krovu je imela kar 2.902 turistov. **Erik Slama** s potniškega terminala nam je povedal, da trenutno ocenjujejo, da bo to druga najboljša sezona s skoraj 75.000 potniki. »Povečuje se povprečno število potnikov na posamezno ladjo. Podatek kaže tudi na to, da prihajajo čedalje večje ladje z večjim številom potnikov. Do danes smo jih zabeležili več kot 50.000.«

V sredini julija smo privezali ladjo Norwegian Jade, ki je na svojem krovu imela skupino arabskih filmskih



Norwegian Jade

Foto: Erik Slama

in glasbenih zvezdnikov ter snemalno ekipo priznane produkcijske hiše RTB Productions iz Libanona. Snemali so eno

od epizod arabskega resničnostnega šova Stars on board (Zvezde na krovu). Zvezdniki so med postankom spoznavali kulturne in naravne znamenitosti slovenske obale.

Koper pa je obiskal tudi nekdanji vrhunski ameriški košarkar **Ray Allen**, ki se je v začetku avgusta mudil na križarjenju na ladji Riviera.

Seven Seas Explores in Viking Sea sta imeni dveh luksuznih belih lepotic, ki sta v poletnih mesecih prvič obiskali Koper. Prvo smo privezali v začetku avgusta. Gre za čisto novo ladjo bele flote ladjarja Regent Seven Seas Cruises, ki je svoje prvo potovanje opravila julija letos. Dolga je 223 metrov in na svojem krovu lahko sprejme približno 800 potnikov. Konec meseca pa je naše pristanišče obiskala Viking Sea ladjarja Viking Cruises, ki je v letošnji sezoni prvič uvrstil Koper na seznam svojih destinacij. Tudi ta ladja je bila prvič splovljena letos spomladi in potnikom nudi največje udobje.



Seven Seas Explorer

Foto: Mateja Clarici

Slovincem je dal luko!

Pred 40. leti, natančneje 22. julija 1976, so odprli novo obalo, kjer je danes kontejnerski terminal, in obalo za trajekte oz. RO-RO privez. Tako so slovesno obeležili dan vstaje slovenskega naroda, ki so ga praznovali prav na ta dan.

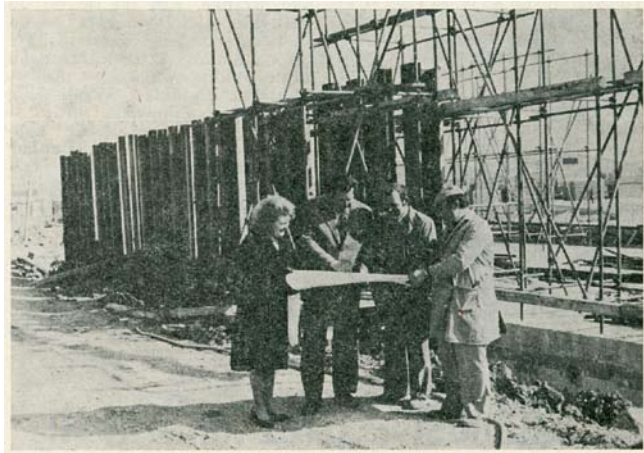
Takrat so vse večje naložbe načrtovali tako, da je bil pogodbeni rok za zaključek prav nek praznični dan, ki so ga proslavili z novo delovno zmago in pohvalo delavcem, se spominja luški upokojenec **Tomaž Valenčak**, tedaj zadolžen za električno infrastrukturo v oddelku za investicije. »To je bila prva obala, ki smo jo gradili po novi tehnologiji z zabijanjem železnih cevi – pilotov v dno morja. Prvi in drugi privez sta na obali, pod katero je nosilno skalnato dno, zato so jo gradili klasično kot betonski zid, ki temelji na trdnih tleh, ki je sestavni del mesta Koper.«

Za novo obalo pa so morali najprej raziskati dno, ki ni bilo trdno, temveč muljasto, zato klasično temeljenje ni prišlo v poštev. Zato so se odločili, da bo obala slonela na pilotih. Naredili so statični izračun, koliko pilotov je potrebno, da bi bila nosilnost obale zadostna. Dela so zaupali domačemu podjetju GIP Gradis. Pilote so zabijali s pnevmatskim kladivom v času od 15. avgusta 1975 do 15. marca 1976. Zabili so jih 199 v globino od 39 do 42,5 metra. Pilote so zaščitili pred korozijo s premazi, tisti del, ki je izpostavljen odplakovanju morja, pa še dodatno zaščitili z bandažami iz steklenih vlaken. Nato so jih nadkrili z armirano betonsko ploščo, t.i.m. »mizo« velikosti 150 metrov dolžine in 33 metrov širine. Nanjo so vgradili še obalni plato, tik za obalo

pa še zagatne stene v globino sedmih metrov, da ne bi prišlo do izpiranja materiala. V Luškem glasniku št. 9/1976 zasledimo tale zapis: »Vse kaže, da bodo Koprčani imeli spet mirno spanje. Turisti, ki bodo prišli letos na počitnice v Koper in Ankaran, ne bodo poslušali hrupa in razbijanja, katerega je do pred nekaj dnevi proizvajal Menck 400. To je pnevmatsko kladivo – zabijalo, težko 7.200 kilogramov, ki zabija jeklene pilote s 119 udarci na minuto. To zabijalo je sedaj leglo k počitku in – kakor da bi utrujeno reklo: »Dovolj za letos!«

Pri tej gradnji so naredili napako, se spominja Valenčak: »Ker so pilote zabili tik ob zemeljskem delu, se je ta del, ki je bilo nasutje, sprožil in porezal nekaj pilotov in s tem del obale. Zato so jih morali popraviti in ločiti kopenski del od pomola. Ta napaka nas je nekaj stala, od nje pa smo se tudi nekaj naučili. Takšne projekte še danes izvajamo, seveda z določenimi izboljšavami. Zanimivo je, da po svetu ni take gradnje, saj je vsa luka eno samo nasutje.«

Investicije je tedaj vodil inženir **Miloš Gnus** iz projektivnega biroja za gradnjo Luke, ki je bil v Ljubljani. Vodja biroja **Saša Lipovšek** pa je bil projektant luških obal. Gnus je sodeloval z direktorjem



Z leve: Silvana Malalan in Toni Prevolčič iz TOZD izgradnja in razvoj ter Aleksander Sabec in Karel Fleichtinger iz podjetja Gradis. V ozadju se vidijo zagatnice, ki jih bodo zabili 7 metrov globoko, da morje ne bo izpiralo materiala in nam odvzelo obalo, ki smo jo iztrgali morskemu dnu. — Foto: T. Valenčak



Pred novo obalo je opravljal zemeljske izkope naš bager Rapier — desno plovni bager »Martin Krpan«

Danilom Petrinjo in pripravil načrt bodočega izgleda Luke z obalami, pomoli in s skladiščnimi površinami. Zanimivo je, da so že tedaj načrtovali tretji pomol.

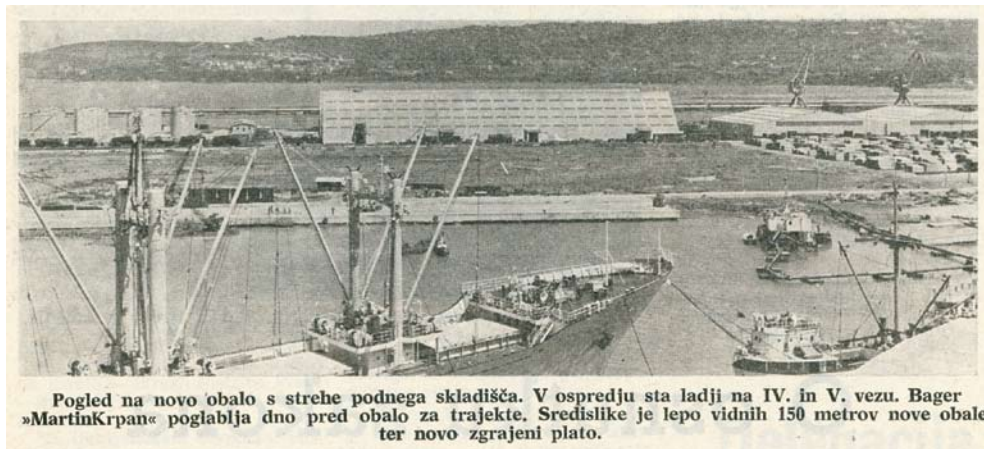
Kar je bilo narisano na papirju, je Petrinja začel uresničevati. Najprej so začeli nasipavati, da so dobili zemljišče. Pomembna oseba glede investicij v Luki je bila

tudi **Silva Malalan**, morda malce prezrta oseba pri pričevalcih luške zgodovine.

Petrinja je bil graditelj Luke, zato si gotovo zasluži lepo obeležje, vsaj na lokalni ravni. Neverjetno si je prizadeval. Njegov kolega **Peter Stante** je bil vpliven mož v beograjski vladi in ta mu je pomagal, da so končno potrdili izgradnjo poleg reške še ene luke v severnem Jadranu. Neverjetno, kaj vsega ni počel Petrinja, da je zgradil pristanišče. Slovincem je dal luko! Ob neki priložnosti je dejal: »Mi se bomo trudili, da bomo zgradili luko, ampak ne za nas, za naše otroke. Težko pridemo do dohodka, veliko udarniškega dela bo potrebno narediti, ampak potem bodo lahko delali tudi naši otroci.«

Sonja Kranjec

Foto: Luški glasnik 1976



Pogled na novo obalo s strehe podnega skladišča. V ospredju sta ladji na IV. in V. vezu. Bager »Martin Krpan« poglavlja dno pred obalo za trajekte. Središlike je lepo vidnih 150 metrov nove obale ter novo zgrajeni plato.

Uvajamo novo tehnologijo prekladanja kontejnerjev

V prvi polovici avgusta sta v Luko Koper prispela dva nova RMG (Rail Mounted Gantry) mostna dvigala za pretovor kontejnerjev na in z vagonov. Nova dvigala bodo omogočala precejšen dvig produktivnosti na terminalu, saj bodo manipulacije potekale na petih tirih.

»Gre za povsem novo tehnologijo pretovora kontejnerjev na kontejnerskem terminalu v Luki Koper. Vloženega je bilo veliko truda za implementacijo novosti. Seveda smo se poprej seznanili in ogledali, kako delajo drugod po svetu s takšnimi dvigali, upoštevali pa smo tudi zahteve o zmogljivostih in lastnostih novih dvigal glede na potrebe terminala. Med prejetimi ponudbami proizvajalcev dvigal smo se odločili za finsko podjetje Konecranes, ki je imelo najugodnejšo

ponudbo in nam je že dobavljalo druga dvigala, kar predstavlja veliko prednost glede upravljanja, servisiranja, vzdrževanja in stroške rezervnih delov,« je povedal **Danjel Zobec** s področja investicij.

Za razliko od obstoječih mostnih dvigal, ki se premikajo na kolesih, se bosta nova premikala po tirih, tako da bosta lahko prekladala kontejnerje na več vlakovnih kompozicijah hkrati. Vsako dvigalo je težko več kot 300 ton, poganja ga elektrika, zato je okolju



Le slab mesec po prihodu je bil prvi RMG že na nogah

Foto: Mateja Clarici

prijazno, ker je manj hrupno in ne povzroča emisij. Premikala se bodo po zanje posebej zgrajenih tirih, ki morajo biti položeni v točno določenih tolerancah na +/- 1 milimeter na 24 metrih širine ter prav tako po višini in medsebojni razdalji. Tiri so grajeni na pilotih, ki so jih vgradili tudi do 54 metrov globoko.

Zanju smo morali zgraditi novo žerjavno progo in postaviti na novo močnejšo električno infrastrukturo, ki bo zajemala nadgradnjo transformatorske postaje in izdelavo nove kabelske kanalizacije. Dela naj bi zaključili do konca leta. Do tedaj bodo sestavili tudi oba dvigala, saj sta v pristanišče prispela razstavljena.

Prihodnje leto bo prispelo še tretje enako dvigalo, nam pove Zobec in pojasni: »Kontejnerski terminal ima svoj termiski plan rasti in o teh dvigalih smo se začeli pogovarjati že leta 2013. V tem času se je glede na skokovito rast prometa izkazala potreba po še tretjem takem dvigalu.«

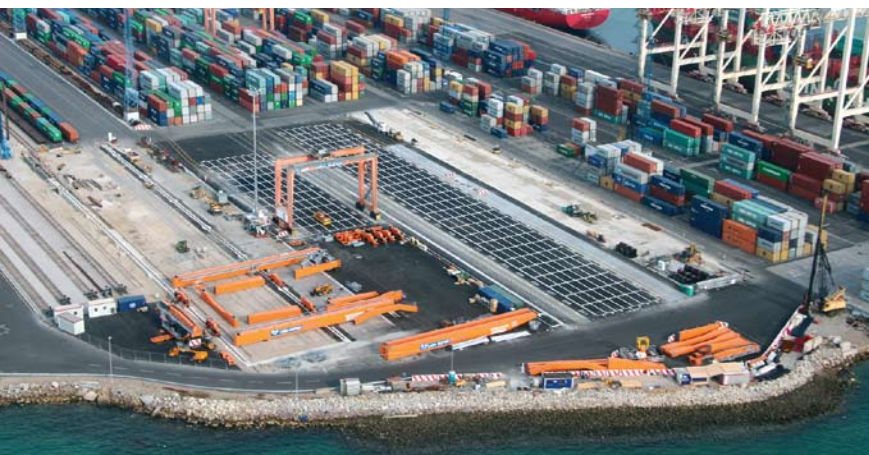
Dobavni rok znaša 11 mesecev od podpisa pogodbe. Dvigali sta pripotovali z ladjo s Poljske, kjer sta bili izdelani. Sam prevoz in pretovarjanje z ladje na kopno je predstavljal

pravi izziv. Zobec: »Ladjo smo privezali na osmi vez, razkladanje smo zaupali terminalu za generalne tovore. Proces razkladanja je trajal 14 ur, šlo je za zares zahtevno manipulacijo, za katero smo izdelali natančen načrt razkladanja.«

Dvigali sestavljajo na čelu prvega pomola na mestu, kjer bodo delala. Zobec: »Na dnevnem nivoju je potrebno koordinirati in usklajevati dela, saj smo z prostorom zelo omejeni. Poleg sestavljanja dvigal se v bližini gradi tudi žerjavna proga zanje, preureja se skladiščne površine, gradi se infrastruktura za priklop e-RTG in RMG dvigal. Vsi skupaj se trudimo, da čim manj vplivamo na potek dela na terminalu.«

Dvigala sestavljajo pooblaščenim monterji proizvajalca. Konstrukcijo dvigala bodo sestavili v mesecu dni, za priklop vse ostale opreme pa bodo potrebovali še dva meseca. Nato bodo sledili prevzem, testiranja, bremenski preizkus, pregledi stroja in dokumentacije, poskusno obratovanje, urjenje žerjavistov na novih dvigalih, tako da predvidevamo začetek rednega obratovanja v februarju 2017.

Sonja Kranjec



Veliko usklajevanja ob vsakdanjem delu na terminalu je potrebno, saj se na čelu prvega pomola izvaja več aktivnosti: gradi se žerjavna proga, sestavljajo se novi dvigali, preurejajo skladiščne površine, gradi se infrastruktura za priklop e-RTG in RMG dvigal ter povečuje se transformatorsko postajo TP KT in viša frigo galerije za eno etažo

Foto: Mateja Clarici



Manjše dele dvigal smo odpeljali z kamionskimi vlačilci, za najtežje elemente dvigal, to so nosilci dvigal, ki so dolgi 40 metrov in teži vsak po 45 ton, pa smo morali organizirati poseben prevoz po tirih na kontejnerskih vagonih

Foto: Danjel Zobec

Novi vlačilci in polprikolice

V poletnih mesecih smo pričeli uporabljati 15 novih terminalskih vlačilcev in 13 terminalskih polprikolic ter dva elektro viličarja. Novo opremo bosta uporabljala terminala za kontejnerje in generalne tovore.

Večino, 11 vlačilcev in 11 polprikolic, namenjamo pretovoru kontejnerjev, preostali pa služijo terminalu za generalne tovore, kjer sicer nameravamo v prihodnje za interne prevoze traktorje



Nameščene plošče na polprikolicah blažijo udarce; s tem kontejnerje ščitijo pred poškodbami, manipulacije pa so manj hrupne. Foto: Goran Kocjančič

s prikolicami postopoma v celoti nadomestiti s terminalski vlačilci.

V želji po izboljšanju varnosti pri delu in izboljšanju razmer udeležencem v delovnem procesu ter ne nazadnje znižanju stroškov zaradi škodnih dogodkov, je naše naročilo dobavitelju vsebovalo tudi nekaj dodatne opreme:

- zaščitni okvir proti udarcem tovora,
- komplet LED osvetlitvena telesa,
- nadgradnjo s Start/Stop sistemom na petih enotah (testni primeri, da se ugotovi smiselnost uporabe na deloviščih luke),
- opozorilno svetlobno signalizacijo za pripet varnostni pas in



Terminalski vlačilci za kontejnerje TERBERG tip YT 222-4x2 s pogonskim agregatom Volvo TAD870VE stopnje IVf (TIER IV final) in polprikolice Buiscar Skeletal 65-42ft (corner less design) tip HD65BC-42ft
Foto: Mateja Clarici

- blažilne plošče na polprikolici.

V delovnih strojih se varnostni pasovi običajno manj uporabljajo, čeprav tudi tu zagotavljajo osnovno varnostno zaščito pri trku. Nameščena svetlobna signalizacija bo vozniku še dodano opozorilo za namestitev varnostnega pasu.

Novi elektro viličarji

Terminal za generalne tovore je bogatejši tudi za dva nova elektro viličarja LINDE za delo v kontejnerjih. Viličarja tipa E 50/600 L CONATAINER sta kljub majhnosti sposobna dvigniti pet ton na 600 mm. Sta iz nove serije EVO, kar stroju daje oznako okolju

prijazen, tako z vidika najčistejše tehnologije, kakor tudi večje energetske učinkovitosti.

Kocjančič Goran



Proizvajalec je še posebej ponosen za dizajn. Zasnovali so ga inženirji v nemškem podjetju »Porsche Styling«. Ko ga voznik požene, lahko občuti linije vsem znane znamke avtomobilov Porsche.



Terminalske "Roll" polprikolice za generalne tovore SEACOM tip 40' z nosilnostjo 120 ton
Foto: Mateja Clarici



Terminalski vlačilec za generalne tovore: TERBERG tip TT 223-4x2 s pogonskim agregatom VOLVO TAD870VE stopnje IVf (TIER IV final)
Foto: Mateja Clarici



Za zagotovitev varnega dela je bil v nove elektro viličarje vgrajen pasivni sistem za varovanje pri vzratni vožnji znamke SIS EASY. Deluje tako, da voznika z barvo na opozorilni plošči ter z zvočnim signalom različne intenzitete opozarja na bližino ovire pri vzratni vožnji.



Viličar ima vgrajen bočni sistem za hitro menjavo trakcijske baterije in priključek za polnjenje baterije, kar omogoča polnjenje baterije brez dviga pokrova s sedežem. Priprava na polnjenje je tako bistveno krajša.

Urejena podoba čela drugega pomola

Zaključili smo z gradnjo rezervoarjev za skladiščenje naftnih derivatov skupne prostornine 60.000 m³ in s tem bistveno povečali sedanje zmogljivosti ter konkurenčnost.

Na pomolu II je v avgustu po poldruem letu dokončan projekt izgradnje dodatnih treh rezervoarjev za skladiščenje naftnih derivatov skupne prostornine 60.000 m³ oz. vsak z 20.000 m³. Novi rezervoarji so bili zgrajeni na osnovi skupnega gradbenega dovoljenja za I in II fazo gradnje iz leta 2008 in so po kapaciteti ter tehnoloških značilnosti enaki kot prvi rezervoarji v I fazi izgradnje.

Novi rezervoarji omogočajo povečanje kapacitet za skladiščenje tekočih tovorov in tehnološko povezavo z obstoječimi rezervoarji. Strankam bomo tako omogočili prihranek pri

ladijskem prevozu, saj bodo zaradi večjih zmogljivosti na terminalu lahko sprejemali večje ladje. S tem bomo na tržišču še bolj konkurenčni.

Vsi rezervoarji in tehnološke povezave so zgrajeni v skladu z najvišjimi okoljskimi in varnostnimi standardi glede preprečevanja izpustov in negativnih vplivov na okolico ter preprečevanje večjih nesreč.

Rezervoarji imajo premer 42,6 metra, zgrajeni so iz jeklene pločevine skupaj z jekleno lovilno skledo. Rezervoarji so globoko temeljeni na jeklenih pilotih. Imajo samonosilno kupolasto streho, zgrajeno iz aluminijastih paličnih nosilcev



Dno rezervoarja s plavajočo pokrovnico, ki je bila v času gradnje še pritrjena na jeklenice. Jadranko Mahnič stoji ob glavni dovodni cevi, skozi katero priteče tovar z ladje.

Foto: Rok Štemberger

in pločevin. V višino merijo 4,13 metra, težke pa so okoli 25 ton.

Za nadzor izpustov v okolje smo v rezervoarje vgradili zaščitno membrano, ki preprečuje emisije hlapov v okolje, in dvojno podnico s kontrolo propusnosti dna. Opreмили smo jih s sistemom protipožarne zaščite in požarnega javljanja, z merilno in varnostno opremo, povezani so z sistemom nadzora polnjenja in praznjenja preko obstoječe programske opreme na terminalu. Zaključili smo tudi zunanjo ureditev vključno z intervencijsko cesto, zunanjo razsvetljava in varnostno ograjo.

ZAHTEVNA GRADNJA Z VELIKO IZVAJALCI

Gradnja je potekala v skladu z dogovorjenimi terminskimi plani in brez zastojev. Pri njej je sodelovalo več izvajalcev. Nosilec gradbenih del temeljenja je bilo podjetje CGP Novo mesto, izvajalec jeklenih konstrukcij rezervoarjev in montaže tehnološke

opreme Nafta strojna iz Lendave skupaj z svojimi podizvajalci Tankomont iz Beograda, Vacono GmbH iz Nemčije, Finali Pasarič iz Krškega, Pbk iz Celja, Zarja iz Kamnika, Robotina iz Hrpelja in drugi. Iz Luke Koper so pri pripravi, vodenju in spremljanju izvajanja vseh del sodelovali **Jadranko Mahnič** in **Peter Franca** s področja investicij ter **Ervin Dekleva** s terminala za tekoče tovore.

PRVI TIR, TEMELJEN NA PILOTIH

Vzporedno z gradnjo rezervoarjev smo vodili tudi naložbo za podaljšanje tirov št. 45 in 46 za približno 100 metrov na čelu pomola II. Ker je to območje pretežno nestabilno, je projektant na podlagi geomehanskih raziskav in analiz določil, da moramo tir temeljiti. Tako imamo v Luki Koper prvi tir, ki je temeljen na armirano-betonskih pilotih.

Podaljšanje tirov je izvajala družba Luka Koper INPO.

Sonja Kranjec



Nova podoba čela drugega pomola s tremi novimi rezervoarji, novimi skladišči za avtomobile in podaljšanimi tiri. Foto: Mateja Clarici



Gradnja treh novih rezervoarjev je potekala brez zastojev, po vnaprej usklajenem planu med glavnima izvajalcema Nafta strojna iz Lendave in Tankomont iz Beograda. V vsako konstrukcijo rezervoarja je z različnimi postopki varjenja vgrajeno 635 ton jeklene pločevine.

Foto: Sani Čejvanović

Tehnični pregled novozgrajenega objekta je bil opravljen 10. avgusta.

Pridobili smo pozitivno odločbo z Ministrstva za okolje, tako da bomo s poskusnim obratovanjem pričeli 15. 9. 2016.

Prenova dotrajanih objektov in opreme

V poletnih mesecih, ko je navadno odprema železove rude in premoga manjša, smo na evropskem energetske terminalu obnovili vagonko nakladalno postajo. Prenove in nove antikorozijske zaščite sta bila potrebna tudi dva mostna dvigala.

Vagonka nakladalna postaja



Konstrukcijo vagonke nakladalne postaje je na več mestih načela rja

Vagonko nakladalno postajo za nakladanje železove rude preko sistema na deponiji na evropskem energetske terminalu smo postavili leta 1983. Od tedaj je nismo obnavljali, zato smo se odločili, da bomo njeno obnovo vključili v letošnje plane. Projekt obnove je vodil **Sani Čejvanović** s področja investicij:

»Postaja je bila že v slabem stanju, saj je na več mestih rjavela. Zato smo morali antikorozijsko zaščititi celotno konstrukcijo. Dela so bila kar obsežna, saj smo morali demontirati kritino in vse stranske stene. Najprej smo jih očistili s tehnološkim peskanjem z vodo pod visokim tlakom in nato na očiščeno površino nanесли zaščitne premaze.

Na vrhu strehe smo položili novo hidroizolacijo, zamenjali smo tudi obloge na stenah postaje ter položili boljšo izolacijo na stene, kompresorsko postajo in v elektro prostoru s krmiljem.«



Najprej so morali demontirati kritino in vse stene, da bi jih očistili in zaščitili

Operativno smo se ves čas obnove morali prilagajati odpremi vagonov tako, da delo ni stalo, pove Čejvanović in doda: »Prilagajal se je tudi terminal in odpremo organiziral zvečer. Pri tem gre vsa pohvala delovodji delavnice **Jadranu Furlaniču**, ki je skrbel za usklajevanje in nemoten potek dela. Glede na to, da je v avgustu navadno manjša odprema, so glavna dela obnove potekala prav v tem mesecu. Navadno se za tak remont

zapre delovišče za cel mesec, mi pa smo prekinili delovanje sistema samo za dva tedna, ko smo postajo prebarvali, saj se pri tem opravljanju ne sme prašiti. V tem času so rudo nakladali z nakladači,« razloži Čejvanović.

Glavni izvajalec obnove je bilo podjetje Varmig s podizvajalci.

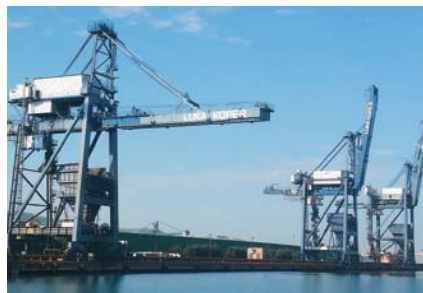


Očistiti in premazati so morali vse, tudi najmanjše delce konstrukcije



Povsem drugačna je zdaj podoba obnovljene postaje

Obnova in antikorozijska zaščita mostnih dvigal



Sredinsko dvigalo je prenovljeno, pričeli pa so že z obnovo prvega dvigala (na sliki levo)

Zaradi vpliva morskega zraka se na strojih in opremi na terminalu pojavlja rja pogosteje kot drugje. Vzdrževalna dela so zato nujna in obsežna. Tudi dvigala na obali terminala so podvržena tem agresivnim vplivom iz okolja, zato so se odločili za temeljito obnovo. Najprej so se lotili sredinskega dvigala. Z deli so pričeli že lanskega novembra, končali pa julija letos. Tudi ta projekt je vodil Čejvanović: »Ves čas smo se morali prilagajati operativi, saj smo lahko



Za barvanje najvišjih delov dvigala so potrebovali 100-tonsko avtodvigalo s košaro, v kateri je bil delavec 65 metrov visoko; potrebno je bilo oskrbeti vsak detajl - ga očistiti, zaščititi s premazi in pobarvati



S peskanjem z vodo pod visokim tlakom, gre za t.im. water jet tehnologijo, so bili kos vsakemu madežu in rji

delali le tedaj, ko ni bilo ladij. To dvigalo je namreč vedno v pogonu, ker je sredinsko.«

Najprej so morali razmastiti zamaščene dele konstrukcije, to so predvsem vrtilni deli dvigala. Čiščenje so opravili s vodnim peskanjem, nato je sledilo barvanje. Za barvanje najvišjih delov dvigala so uporabili 100-tonsko avtodvigalo s košaro.

Sonja Kranjec

Foto: Sani Čejvanović

20 let družbe za pomorsko pilotažo

Družba Piloti Koper praznuje 20. obletnico svojega delovanja. So edino podjetje za pilotažo v pristanišču po zgledu razvitih pristanišč po svetu in v izogib negativnim varnostnim ter ekološkim posledicam, ki bi jih imela konkurenca med pilotskimi organizacijami na istem območju.

Ali je 20 let malo ali dosti? Z vidika obstoja družbe ni dosti, a z vidika, da v tem času ni bilo tudi ali prav po zaslugi pilotaže nobene večje nesreče, nobenega izliva nafte v morje, nobene resnejše poškodbe ali celo smrti ljudi, potem je to obdobje ogromno. Ustanovitelj in donedavna direktor, zdaj pa prokurist družbe **Valter Kobeja**: »Nikoli ni bilo niti nobenih zastojev zaradi nas in k sreči niti resnih nesreč, razbitin ali nafte v morju. Zato smo sicer manj opazni, ker se nič ni zgodilo, a nič zato. Pilotaža je namreč prvenstveno namenjena varnosti in mi 24 ur na dan služimo varnosti, predvsem v interesu občanov in Luke. Prebivalci imajo namreč legitimen interes, da se ne zgodijo nesreče, da se ohranja čisto morje, da se preprečuje okoljska, materialna in gospodarska škoda. Nesreče bi lahko imele katastrofalne posledice, zato moramo narediti vse, da do njih ne pride.«

Pred ustanovitvijo družbe Piloti je opravljala pilotažo Luka Koper, zato so v dogovoru z njo na novo družbo prenesli vse zaposlene pilote in dva čolna, prevzeli so tudi privezno mesto zanje, ki je bilo takrat na količkih, štapiči so jim pravili, nam pove Kobeja, in doda, da začetki niso bili enostavni. Danes ima družba 13 zaposlenih, od tega je šest pilotov. Nadaljuje s svojim poslanstvom, da usposablja nove pilote, vzdržuje čolne in da je promet nemoten 24 ur na dan, sedem dni v tednu in 365 dni v letu.

Pojem pomorskega pilota srečamo že v pet tisoč let starih zapisih o plovbi po Nilu, pojasni Kobeja: »Že stoletja pa je pilotaža obvezna predvsem zaradi varnosti plovbe. Ni obvezna le za manjše



Do ladje se pilot pripelje s čolnom – pilotino

Foto: Piloti

ladje, vojaške ladje in trajekte na rednih linijah. Sicer pa mora biti strokovna in neodvisna. To pomeni, da ne sme biti diskriminatorna, tako z vidika tarif kot razpoložljivega časa. Za vse ladje mora veljati enak tretma in tako je že stoletja. Kakršna koli sprememba ali različni pristopi do raznih ladjarjev bi ogrozili varnost. Pilot na krovu je v bistvu član posadke, je svetovalec kapitana. Kombinacija kapitana, ki pozna ladjo, in pilota, ki pozna območje, je garancija, da do nesreče ne pride.«

Pilotaža ni le delo, to je veščina, ki se jo mora pilot priučiti, in je poslanstvo z veliko odgovornostjo. Zakonodaja je sicer določila okvirje, v katerih lahko nekdo postane pilot, vendar je samo učenje teorije premalo. Kobeja: »Pilot pridobi licenco za delo po opravljeni enoletni praksi, torej na ladjah, pod mentorstvom izkušenega pilota. S spremembo zakonodaje pa lahko

Družba Piloti d.o.o. je članica Evropskega združenja pomorskih pilotov EMPA (European Maritime Pilots Association) in tudi članica Mednarodnega združenja pomorskih pilotov IMPA (International Maritime Pilots Association). Družba je pridobila certifikat kakovosti za pomorsko pilotažo ISO 9001:2015 in je med prvimi v svetu, ki je pridobila certifikat kakovosti za to področje.

nekdo pridobi licenco že na podlagi usposabljanja na simulatorju in krajše prisotnosti na ladjah. Dejstvo je, da vse še tako sofisticirane elektronske navigacijske naprave ne morejo nikoli nadomestiti izkušenj in pomorskih veščin.«

Sonja Kranjec

Nova ureditev za zmanjšanje hitrosti



Poletni čas smo izkoristili za ureditev prometa na glavni luški vpadnici. Pred leti smo že uredili montažni cestni otok, da bi zmanjšali hitrost in povečali prometno pretočnost. Ugotavljali pa smo, da vozijo vozniki še vedno z velikimi hitrostmi, poleg tega pa promet stalno narašča. Zato smo razširili notranji središčni otok, da bi ublažili hitrost in s tem zmanjšali možnosti za nesreče. Poleg tega smo s tem bolj povezali otok z vpadnico za osebna vozila, ki smo jo uredili z novim režimom na glavnem luškem vhodu.

Že 19 let podpiramo slovenske olimpijce

Luka Koper posluje na mednarodnem trgu, zato je prepoznavnost Slovenije in njenega edinega tovarnega pristanišča pogoj, da poslovni partnerji in svetovni logisti začnejo razmišljati o Kopru kot o alternativni njihovim transportnim potem. Prav vrhunski športniki s svojimi odmevnimi uspehi na velikih mednarodnih tekmovanjih, kakršne so olimpijske igre, lahko veliko pripomorejo k promociji Slovenije in njenega gospodarstva.

Tudi v Luki Koper smo navijali in stiskali pesti za slovenske športnike, ki so se udeležili 31. olimpijskih iger v Rio de Janeiru.

Šport je gotovo tisto področje, kateremu namenimo največji delež sponzorskih in donatorskih sredstev, tako na lokalni kot državni ravni. Od leta 1997 finančno podpiramo Olimpijski komite Slovenije, krovno organizacijo slovenskega športa, ki zagotavlja in usklajuje pogoje za prisotnost naših športnikov na mednarodnih tekmovanjih. V teh 19. letih smo še posebej podprli posamezne športnike oz. ekipe, med temi zlatega olimpijca **Primoža Kozmusa**, slovenskega rekorderja v šprintu **Matica Osovnikarja**, jadralca **Gašperja Vinčeca** in **Klaro Maučec**, na letošnjih olimpijskih igrah pa jadralca **Vasilija Žbogarja**, kanuistko **Špelo**



Vasiliju Žbogarju je na sprejemu, ki so ga zanj priredili v Izoli, čestitala tudi članica uprave Irena Vincek. Luka Koper je v zadnjem olimpijskem ciklu neposredno podpirala tudi Vasilija in njegovo ekipo, zato je kanček srebrne medalje tudi luški. Foto: FPA



Pred odhodom v Rio de Janeiro smo olimpijce gostili tudi v Luki Koper. Sprejeli smo jih na vlačilcu podjetja Adria-Tow in za fotografiranje izkoristili izjemno pristaniško kuliso. Foto: Aleš Fevžer



Špela Ponomarenko Janić in Veronika Macarol na vlačilcu. Foto: Aleš Fevžer

**Iskrene čestitke slovenskim olimpijcem.
Vaši uspehi so spodbuda za vse nas.**

LUKA KOPER
Port of Koper

VELIKI SPONZOR OLIMPIJSKE
REPREZENTANCE SLOVENIJE

Ponomarenko Janić, jadralki **Veroniko Macarol** in **Tino Mrak** ter rokometno reprezentanco. Najboljši dosežek je uspel Vasiliju Žbogarju, ki je v razredu finn osvojil srebrno kolajno. To je njegovo že tretje olimpijsko odličje. O podpori Luke Koper je povedal: »Luka Koper je povezana z morjem in vesel sem, da podpira slovensko jadranje, tako mene kot tudi Tino in Veroniko in da njeno ime lahko poneseemo v svet. S pomočjo Luke Koper posegamo po vrhunskih rezultatih, to smo dokazali tudi na olimpijskih igrah. Skupaj lahko dosežemo več.«

V času, ko so se slovenski olimpijci v Rio borili za medalje, so se gasilci na kraškem robu borili z enim najhujših požarov na tem koncu. Čeprav imajo v Luki Koper svojo poklicno gasilsko enoto in Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo, lahko vedno računajo na pomoč obalnih gasilcev. Član uprave Luke Koper **Stojan Čepar** je v znak dobrega sodelovanja in podpore, poveljniku koprške Gasilske brigade **Viliju Bržanu** predal donacijo v višini 10.000 evrov.

Na sliki od leve: Matjaž de Faveri, vodja požarne varnosti Luke Koper, Vili Bržan, Stojan Čepar in Denis Glavina, poveljnik gasilske operative pri Gasilski brigadi Koper

