

122016

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Jaka Ivančič



Poslovni
rezultati
januar –
september
2016

Nova
kamionska
polnilnica
za tekoče
tovore

TEN-T
dnevi
v
Sloveniji

Poslovili
smo
se od
Martina
Krpana

Luški dnevi na Dunaju in v Pragi

Po uspešno izpeljanih luških dnevih v Bratislavi in Budimpešti smo tradicionalno turnejo po zalednih trgih nadaljevali 21. novembra na Dunaju in že naslednji dan v Pragi. Z udeležbo smo bili zadovoljni, saj se je dogodka na Dunaju udeležilo 181 poslovnih partnerjev, v Budimpešti pa smo jih

našteli 127. Na prireditvah so bili tudi številni predstavniki pristaniške skupnosti ter slovenska veleposlanika obeh državah **Andrej Rihten** in **Loen Marc**. Prednost na dogodku je sicer imelo druženje, smo pa uvodoma udeležencem predstavili poslovne dosežke ter načrtovane ambiciozne razvojne načrte.



Dunaj



Poslovni Partnerji so imeli na dogodkih tudi priložnost okušati dobrote istrske kulinarike, za kar je poskrbela restavracija Rizi Bizi iz Portoroža in vinogradniška kmetija Rodica




Dunaj



Praga



Luški glasnik je interni časopis
Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastijan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič,
Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik,
Mateja Clarici, Valter Griž, Karin Kleva,
Boris Kranjac, Sonja Kranjec,
Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič,
Jure Mirnik, Lea Polh Baša,
Metka Sušec Praček, Mirko Slosar,
Katja Štercin Madruša, 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:
luskiglasnik@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.



December je pri nas običajno
tudi mesec rekordov



Nasvidenje v jubilejnem letu

December je mesec obletnic in obdarovanj. V petek, 2. decembra smo obeležili 49. letnico prihoda prvega vlaka, nekaj dni kasneje, 7. decembra pa 58. letnico prihoda prve prekoceanske ladje Gorica na novo zgrajeni prvi privez koprskega pristanišča. Potem so tu že trije dobri možje in mesec oziroma leto bo naokoli.

V Luki se še posebej veselimo Novega leta, saj bo to jubilejno. Praznovali bomo namreč okroglih 60. Naša »mati« Luka je postala zrela gospa, veliko bolj samozavestna, manj naivna in še bolj trmasta, kot se za damo z njenimi izkušnjami spodobi. Videla je marsikaj, slišala še več, od obljub do laži, od uspehov do prevar, doživela vzpone in padce. Vse je preživela in še vedno neomajno ter polna energije snuje nove načrte.

December je pri nas običajno tudi mesec rekordov. Prav v tem trenutku, ko Luški glasnik potuje v vaše roke, morda podiramo dva rekorda. Enega na kontejnerskem terminalu, kjer presegamo mejo 800.000 TEU; lani nam jih je zmanjkalo za ščepec. Na avtomobilskem terminalu pa se letos še kako pozna posel z mercedesi, tako da smo presegli 700.000 vozil. Dva zgodovinska mejnika, ki se jima bo pridružil vsaj še skupni pretovor, kot kažejo številke do zdaj. Lepi rezultati, za katere ni zaslužna le

Luka Koper, ampak vsi vpleteni v logistični verigi, naši poslovni partnerji in tudi organi, ki skrbijo, da pristanišče varno in učinkovito deluje.

Konec leta običajno delamo analizo minulih mesecev, dogodkov, odločitev, uspehov in porazov. Čeprav smo že v predprazničnem vzdušju, se ne moremo delati, kot da je to bilo običajno leto. Ne bom obujal poletnih dogodkov, bi bil pa vesel, če nas je ta izkušnja česa naučila.

Želim si, da bi lahko vsi skupaj strmeli k istemu cilju, čeprav morda vidimo poti do tja v različnih smereh. Če bomo poenoteni glede cilja, potem se bomo lažje pogovarjali in dogovarjali, kako ga doseči. Ne vem, kaj nam prinaša prihodnje leto. Tudi stric Google mi ni znal pomagati, ko sem iskal splošne astrološke ali jasnovidne napovedi. Vem pa, da si v bistvu vsi želimo isto, miru, razumevanja, blaginje in zdravja. Začnimo pri teh in z malo strpnosti, preudarnosti in modrosti bomo tiste različne smeri mišljenja in razumevanja pripeljali do skupnega cilja.

Vsem našim bralcem želim v imenu celotne redakcije prijetne praznike in vse lepo v jubilejnem letu 2017!

Sebastjan Šik

Poslovanje v obdobju januar – september 2016

Vsi finančni kazalci poslovanja Skupine Luka Koper v obdobju januar – september 2016 nakazujejo spodbudno rast, kljub temu, da je bil tretji kvartal, kot smo napovedali, v znamenju manjše rasti pretovora v poletnih mesecih. Celoten pretovor vseh blagovnih skupin je znašal 16,2 milijona ton, kar je pet odstotkov več kot v prvih devetih mesecih lanskega leta. Pri tem najbolj izstopajo avtomobili, ki so zrasli za 24 odstotkov in kontejnerji za 7 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, d. d. je v svoje sporočilo izpostavil predvsem področje kontejnerjev,

na katerem se odvija najboljšežnejši investicijski cikel do zdaj: »Zgradili smo dva kilometra novih tirov na kontejnerskem terminalu, kar pomeni, da imamo danes v pristanišču že 32 km tirov. Na kontejnerskem terminalu dokončujemo tudi izgradnjo žerjavne proge in v začetku prihodnjega leta bomo lahko na enkrat pretovarjali kar pet vlakovnih kompozicij z zabojniki.«

Tudi finančni rezultati poslovanja v prvih devetih mesecih leta so v znamenju rasti in celo presegajo rast fizičnega pretovora. Prihodki od prodaje so tako v primerjavi za lanskim obdobjem višji za 11 odstotkov in so dosegli 149,5 milijona evrov. Čisti dobiček v višini 33,2 milijona pa je bil za 23 odstotkov višji od lanskoletnega obdobja. Zrastle je tudi ROE, ki ob devetmesečju znaša 14,1%, med tem ko EBITDA marža znaša 38,9%.

Nadzorni svet je norevidirane rezultate poslovanja v devetih mesecih obravnaval na seji 25. novembra. Na isti seji se je seznanil tudi s primerjalno analizo konkurenčnih podjetij v tujini na podlagi rezultatov poslovanja leta 2015. Ti so pokazali, da je Luka Koper po dobičkonosnosti primerljiva z drugimi pristaniškimi operaterji:

	Luka Koper	HHLA*	TMT**	EUROKAI***
EBITDA marža	37,6%	24,6%	6,7%	14,4%
ROE	10,5%	17,0%	4,0%	10,0%

*Hamburger Hafen und Logistic - nemški pristaniško logistični holding, ki upravlja z več kontejnerskimi terminali v Evropi (skupni pretovor 6,5 mio TEU)

**Trieste Marine Terminal – kontejnerski terminalist v Trstu

***logistična skupina, ki upravlja z več kontejnerskimi terminali po Evropi (skupni pretovor 14,5 mio TEU)

Ključni kazalniki poslovanja:

(v evrih)	Skupina Luka Koper		
Iz izkaza poslovnega izida	1 – 9 2016	1 – 9 2015	Indeks 2016/2015
Čisti prihodki od prodaje	149.522.617	135.196.253	111
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	38.169.474	31.880.860	120
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	58.101.578	52.458.610	111
Poslovni izid iz financiranja	-442.966	-1.129.704	39
Poslovni izid pred davki	39.236.146	31.676.791	124
Čisti poslovni izid	33.229.027	26.971.470	123
Iz izkaza denarnih tokov			
Naložbe	40.901.931	16.641.116	246
Ladjski pretovor (v tonah)			
Ladjski pretovor	16.290.166	15.494.341	105
Število zaposlenih	30.9.2016	30.9.2015	Indeks 2016/2015
Število zaposlenih	1.059	1.032	103

Botra razširjenega Panamskega prekopa v Kopru

26. novembra smo privezali najširšo kontejnersko ladjo doslej. Gre za novejšo ladjo Cosco Shipping Panama, ki so jo splavili januarja letos. Široka je 48 metrov, dolga 300 metrov, s kapaciteto

9.472 kontejnerskih enot (TEU). Ladja slovi po temu, da je junija letos sodelovala na otvoritvi prenovljenega in razširjenega Panamskega prekopa – od tod tudi ime - in je kot prva prečkala 80 km

dolg prehod med Atlantskim in Tihim oceanom.

Z ladje smo v Kopru razložili in naložili skoraj 4.500 TEU. Prišla je iz malezijskega pristanišča Port Kelang,

pot pa nadaljevala najprej v sosednje pristanišče Trst in nato v Turčijo. Ladja pluje v okviru alianse Ocean 3 (poleg kitajskega ladjarja še francoski CMA CGM, kuvajtski UASC, tajvanski Evergreen in hongkonški OOCL), ki povezuje severni Jadran z Daljnim vzhodom.

Cosco Shipping Panama je v lasti kitajskega ladjarja Cosco Shipping, ki je nastal julija letos z združitvijo dveh največjih kitajskih ladjarjev, Cosco in China Shipping. V floti ima kar 832 ladij. Po zmogljivosti je to največji ladjar na svetu za prevoz razsutih in tekočih tovorov ter četrti največji na področju prevoza kontejnerjev. Kitajskega ladjarja v Sloveniji zastopa agent Dragon Maritime.

Mateja Clarici



Foto: Kristjan Bračun

Glovis med najboljšimi tujimi investitorji

Javna agencija Spirit Slovenija je tudi letos podelila priznanja za najboljše tuje investitorje, ki so v preteklem letu ustvarili izjemne rezultate ter prispevali k razvoju slovenskega gospodarstva. Nagrado Invest Slovenia FDI Award so prejela štiri podjetja, med njimi Glovis Europe GmbH, Podružnica Koper.

Strokovna komisija, ki je že enajsto leto izbirala prejemnike nagrad Invest Slovenia FDI Award, je v ožji izbor vključila zgolj tista podjetja, ki imajo najmanj 50 zaposlenih, poslujejo z dobičkom, imajo visoko bonitetno oceno ter dodano vrednost vsaj 35.000 EUR na zaposlenega, niso zmanjševala števila zaposlenih in niso davčni neplačniki.

Korejska multinacionalna Hyundai Glovis je hišni logist avtomobilskih proizvajalcev Hyundai in Kia. Luka Koper

sodeluje z njimi že od leta 2005, poslovalnico v Kopru pa so odprli leto kasneje, nam pove **Ronald Dovžak**, namestnik direktorja v koprski podružnici, ki sodi pod nemško družbo Hyundai Glovis: »Že ob načrtovani gradnji tovarn Kia na Slovaškem in Hyundai na Češkem so se odločili, da bo Luka Koper vstopna luka za ti dve tovarni. Pokrivamo tri segmente, to so kontejnerji, ki potujejo iz Koreje za ti dve tovarni. Letna realizacija je okoli 120.000 TEU. Naslednji segment je pločevina v zvitkih, gre za 180 do 200 tisoč ton, ki tudi prihaja iz Koreje. Tu so še avtomobili, v uvozu okoli 40.000 vozil, v izvozu pa okoli 100.000. Tovarni že sedaj delata s polno zmogljivostjo, tako da načrtujemo pet odstotno rast, vendar na račun drugih poslov. Z Luko Koper lepo sodelujemo, občuti pa se prostorska stiska, ki bi jo morali rešiti.«



Zmagovalna ekipa Glovisa (na sliki od leve) Youngnam Heo, Ki Jong Yu, Suk Yong Kim, Ronald Dovžak in Dong Hoon Jeon

Kako je nagrado komentiral glavni director Glovis Europe GmbH **Suk Yong Kim**:

»Najprej bi se rad iskreno zahvalil vsem partnerjem Hyundai Glovis, še posebej Luko Koper in slovenski vladi. Brez velike podpore Luke Koper Glovis Europe ne bi mogel dobiti nagrade Invest Slovenia FDI Award. V Kopru smo odprli našo podružnico

leta 2006 in takrat smo se odločili, da bo Luka Koper naša glavna logistična vstopna točka za tovarne Hyundai in Kia Motors na Češkem in Slovaškem. Zadnjih deset let se je Glovis Europe razvijal skupaj z Luko Koper in trdno verjamem, da bo naše sodelovanje trajalo za vedno. Hvala lepa!«

Sonja Kranjec



Foto: Tatjana Jazbec

Prvo ladjo iz servisa Adrimed, ladjo AS Cypria, smo v Kopru privezali 4. decembra. Z ladje smo razložili in nanjo naložili skupaj 1.121 TEU.

Nova linija za Egipt

Ladjar CMA-CGM je vzpostavil nov redni kontejnerski servis Adrimed Express, ki bo tedensko povezoval egiptovski luki Aleksandrija in Damietta s Koprom. V rotacijo je poleg Reke, Trsta in Benetk vključena tudi Malta, ki kot pomembno pretovorno (transhipment) pristanišče

nudi veliko možnosti za navezavo do drugih pristanišč tudi onkraj Sredozemlja. V servis bodo vključene tri ladje (AS Cypria, CAP Mayor in Sagitta) kapacitete od 2.700 do 3.400 TEU. Več informacij dobite pri podjetju CMA CGM Slovenija.

Nacionalni odbor za INCOTERMS

2. decembra smo v Luko Koper gostili generalnega sekretarja in ekspertnega svetovalca nacionalnega odbora Mednarodne trgovinske zbornice za Slovenijo (ICC Slovenia), **Andreja Friedla** in **Marka Djinovića**.

Dobrih pet let po uveljavitvi revidiranih klavzul Incoterms 2010 želi ICC pri uporabnikih po svetu preveriti, kako se uporabljajo v praksi (na področjih prodaje, nabave, prevoza, špedicije, financiranja in zavarovanja trgovinskih poslov) in s katerimi odprtimi vprašanji oz. eventualnimi težavami se pri njihovi uporabi srečujejo uporabniki.

Predstavniki pristaniške skupnosti in naš vodja pravnega področja **Boris Jerman**,



Foto: Rok Štemberger

smo v aktivni razpravi prenesli predvsem naše izkušnje, primere iz prakse ter

priporočila za izboljšave veljavnih klavzul Incoterms. Suzana Zornada-Vrabec

Poslovno zanimiv Iran

Od 21. do 23. novembra se je v Iranu mudilo 60 predstavnikov iz 45. slovenskih podjetij, med njimi tudi iz Luke Koper. Drugi dan obiska je na iransko-slovenski poslovni konferenci član uprave **Andraž Novak** izpostavil pozitivne učinke odprave sankcij proti Iranu januarja letos, ki je prinesla ponovno oživetev redne kontejnerske linije ladjarja HDS Lines, ki deluje v skupini IRISL (Islamic Republic of Iran Shipping Lines). Na račun nove linije se je od julija povečal obseg dela za to tržišče predvsem pri pretovoru kontejnerjev. Spodbudna novica za nadaljnjo krepitev sodelovanja z Iranom je pridobitev novega posla z železniškimi tirnicami, ki iz Avstrije za Iran potujejo preko Kopra. Skupno smo v obdobju januar - oktober pretovorili 28.000 ton blaga.

V Luki Koper si želimo ponovno oživiti gospodarsko sodelovanje med državama, ki je bilo v preteklosti zelo



Foto: Mehdi Ghorbani

intenzivno, zato smo obisk v Iranu izkoristili za poslovna srečanja z iranskimi partnerji. V prihodnje računamo tudi na sodelovanje in podporo slovenskega veleposlaništva v Iranu. Udeležili so se ga tudi predsednik države

Borut Pahor, minister za gospodarski razvoj in tehnologijo **Zdravko Počivalšek** ter zunanji minister **Karl Erjavec**.

Mateja Clarici

Japonski logist ponuja Adria Direct

Od začetka novembra japonski logist Nippon Express svojim strankam ponuja logistično rešitev Adria Direct, ki jo promovira kot boljšo alternativo prevoza zabojnikov iz Azije (tudi Indije) do trgov v Srednji Evropi v primerjavi z ustaljenimi potmi preko severnoevropskih luk. Kot ključno prednost servisa Adria Direct,

ki ga ponujajo izključno preko Kopra, navajajo krajši tranzitni čas v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči in posledično nižje stroške prevoza. Poudarjajo tudi, da so transportni stroški za en 40 čevljski kontejner iz Singapurja do Srednje Evrope za približno 10 odstotkov nižji ob uporabi

jadranske transportne poti. V Luki Koper z japonskim logistom intenzivneje sodelujemo od leta 2014, ko je Nippon Express vzpostavil kontejnerski zbirni servis na relaciji Japonska – Budimpešta.

Rok Štemberger

Obisk predstavnikov Kraljevine Tajske



16. novembra smo v Luki Koper sprejeli delegacijo Kraljevine Tajske. V delegaciji so poleg veleposlanice **Kesane Palanuwongse**, ki je hkrati predstavnica stalnega predstavništva pri Združenih narodih na Dunaju, bili še svetnica za gospodarstvo **N. Koonpol**, predstavnica pri UNIDO **K. Kaewpipat**, svetovalka **K. Sriposil** ter kandidatka za častno

konzulko Tajske v Sloveniji **Simona Volaj Rakušček**. Kljub temu da je država v letu žalovanja za dolgoletnim kraljem Bhumibolom, ki je preminil v oktobru, je zelo aktivna na gospodarskem področju, kar se pozna tudi na konstantni rasti prometa preko Luke Koper.

Suzana Zornada-Vrabec
Foto: Mateja Clarici

TransPoland 2016

Luka Koper se je že drugo leto zapored predstavila na sejmu transporta in logistike TransPoland 2016, ki je potekal od 8. do 10. novembra v Varšavi. Obisk tega največjega specializiranega mednarodnega dogodka v srednji in vzhodni Evropi je iz leta v leto večji. Letos je bilo na sejmu že 140 razstavljalcev iz 20. držav, ki so ponujali proizvode

in storitve s področja transporta, logistike in skladiščenja. Luka Koper se je predstavila predvsem kot realna alternativna pot za hiter transport blaga do poljskega tržišča. Zanimanje se povečuje tako za prevoz blaga, namenjenega v Sredozemlje kot na Daljni vzhod. Za predstavitev sta poskrbela **Borut Čok** in **Miha Kalčič**.



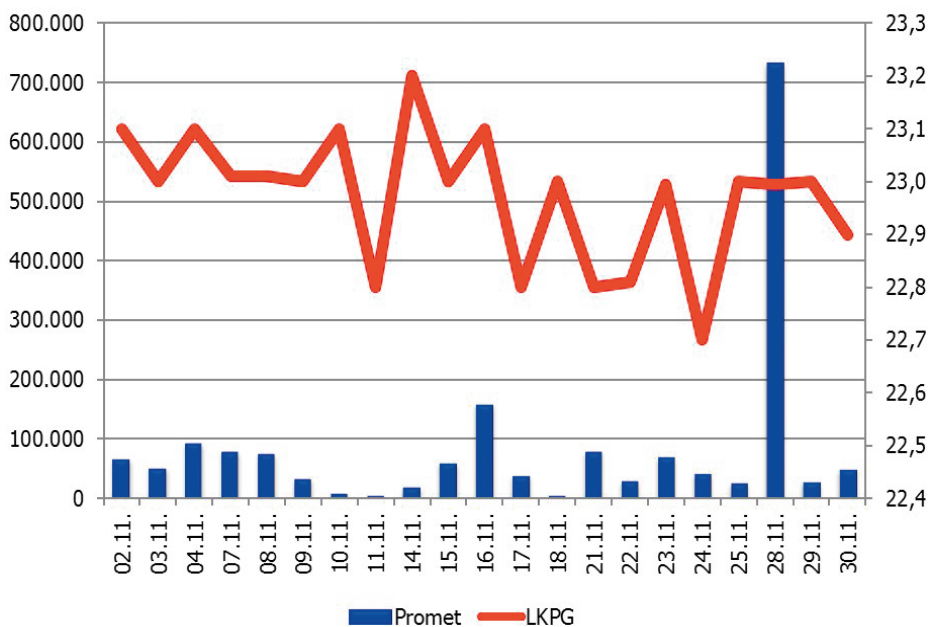
Foto: Miha Kalčič

Delnica Luke Koper v novembru

V novembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d. znašal 22,98 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,70 in 23,20 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 358 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.727.965 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 75.189 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,34 evra, najnižji pa 22,50 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica ohranila enako vrednosti, prav tako tudi v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 320.600.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v novembru 2016

Neskončno potez



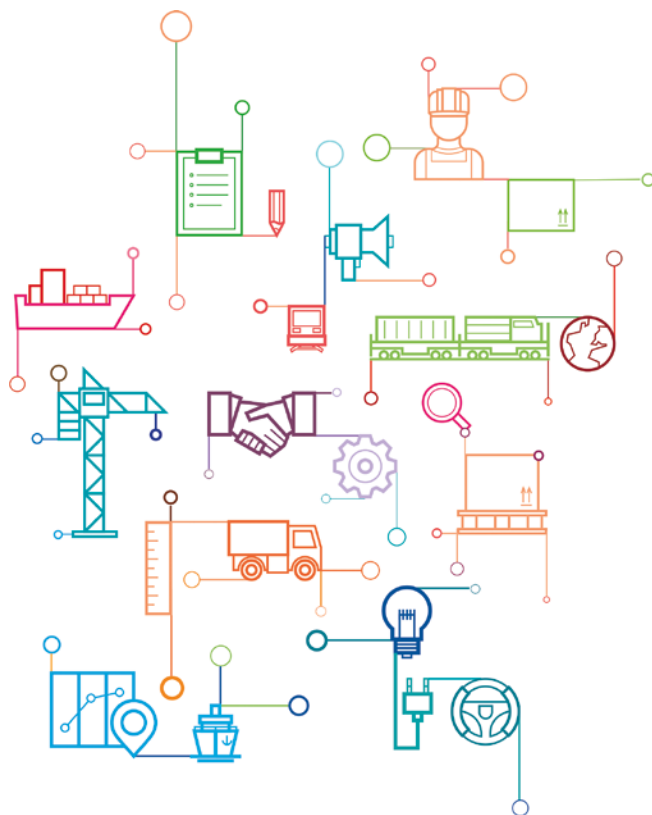
Leto 2017 bo za Luko Koper jubilejno, praznovala bo namreč svoj 60. rojstni dan. Šest desetletij uspešnega razvoja bomo obeležili z različnimi dogodki, ki se bodo odvijali skozi celotno jubilejno leto, namenjeni pa bodo tako poslovnim partnerjem, širši javnosti, kot tudi zaposlenim. S pripravo smo pričeli že v tem letu. Najprej smo jubileju prilagodili grafično podobo ter izbrali koncept ponazoritve visoke obletnice, ki smo ga že uporabili na koledarju, novoletni čestitki ter drugih promocijskih izdelkih. Naslednji korak so tiskovine, spletne strani, družabni mediji oziroma vse tisto, kar

prenaša našo podobo v svet. Za pripravo jubilejne podobe smo izbrali ponudbo podjetja Emigma iz Kopra.

Za ponazoritev 60-letnice je uporabljen znak za neskončnost – pentlja in križišče poti, simbol nenehnega spreminjanja in prilagajanja – obstoj pristanišča skozi leta

Krovna misel ponazoritve jubileja je **Neskončno potez**:

- luške poteze so poti,
- so dobre odločitve usmerjene v prihodnost
- so poteze ljudi, ki oblikujejo pristanišče.



Hiter tempo dela

Kontejnrska dvigala so 23. novembra imela polne roke dela. Ob obali so bile privezane ladje Obelix, Daniel A in Independent Concept. Na sidrišču pa sta že čakali drugi dve.

Tekst in foto: Mateja Clarici

Ali lahko postane koprsko pristanišče jadranski Rotterdam?

Propeller klub koprskega pristanišča, ki združuje strokovnjake s področja pomorstva in tiste, ki so kakorkoli povezani s to dejavnostjo, je v svojem 11-letnem obdobju delovanja pripravil že vrsto srečanj, kjer člani kluba in drugi simpatizerji izmenjujejo izkušnje in mnenja ter oblikujejo skupna stališča do različnih pomorsko transportnih problemov. Tokratno srečanje, ki se je 21. novembra odvijalo v prostorih Primorske gospodarske zbornice, je bilo namenjeno izzivom, ki jih ima

lahko kontejnerski terminal Luke Koper. Okroglo mizo z zanimivim naslovom Ali lahko postane koprsko pristanišče jadranski Rotterdam je vodil **Ton Bestenbreur**, Nizozemec po rodu, ki ima za seboj bogato profesionalno kariero na področju upravljanja kontejnerskih terminalov po svetu. V obdobju od 1998 do 2001 je za kontejnerskega operaterja družbo ECT vodil tudi tržaški kontejnerski terminal. Danes predava na univerzi Stellenbosh v Južni Afriki.

Ob iskanju odgovora na vprašanje, ali lahko



Ton Bestenbreur, drugi z leve



Naslov okrogle mize je pritegnil številne poslušalce, tako študente pomorske fakultete, kot tudi zaposlene iz Luke Koper

koprsko pristanišče postane jadranski Rotterdam, je Ton Bestenbreur v svoja razmišljanja vnesel znano misel **Eleonore Roosevelt**, prve dame ZDA v času druge svetovne vojne: »Prihodnost pripada tistim, ki verjamejo v lepoto svojih sanj.« Rotterdam je bil po njegovem mnenju pred 35 leti na podobni izhodiščni točki, kot je danes Koper. Z jasno vizijo, cilji, razmišljanjem izven uveljavljenih okvirjev in načinov ter dosego prepoznavne odličnosti je postal največje evropsko pristanišče. Ni mu uspelo le

v preteklosti, ampak mu to uspeva še danes. Zakaj ne bi tudi Kopru? Nanizal je nekaj možnih, tako prostorskih kot tehnoloških rešitev, ki pa so stvar razmisleka in inovativnih pristopov. Na vprašanje, ali obstaja alternativa, je bil njegov odgovor: »Da, imenuje se konkurenca.« Že uvodoma je namreč nanizal ambiciozne plane preostalih severnojadranskih pristanišč: Benetk, Tržiča, Trsta in Reke.

Dogodek je podprla Luka Koper iz sklada Živeti s pristaniščem.

Tatjana Jazbec

V Srbiji priložnosti tudi za segment hlajenih tovorov

Miha Kalčič s kontejnerskega terminala in **Milena Slobko Jerman** s področja trženja sta se udeležila foruma Fruitnet South-East Europe 2016, ki je 29. novembra potekal v Beogradu. Dogodek je organizirala specializirana revija Eurofruit skupaj z vodilnim organizatorjem regijskih posvetov in konferenc na temo sadja in zelenjave Fruitnet Media Int.

Na dogodek so organizatorji povabili tako proizvajalce kot tudi trgovce in ostale udeležence v transportni verigi sadja in zelenjave na področju jugovzhodne Evrope. Forumu se je udeležil srbski minister za kmetijstvo **Branimir Nedimović**, ki

je uvodoma poudaril velik interes tujih vlagateljev za večjo pridelavo sadja in zelenjave v Srbiji. Po besedah direktorja največjega slovenskega proizvajalca jabolk Evrosada **Boštjana Kozoleta** je prav Srbija tista, ki v jugovzhodni Evropi največ investira v proizvodnjo jagodičevja in jabolk. Največ jabolk izvozijo v Rusijo, Egipt in na Srednji Vzhod. Glede na to, da je v Evropi proizvodnja jabolk večja od povpraševanja, so za prodajo viškov zanimiva predvsem tržišča severne Afrike in države preko Sueza, tja do Daljnega vzhoda.

Na posvetu je Luka Koper dobila priložnost, da



predstavi svojo ponudbo, kjer smo poudarili predvsem prednosti in storitve našega terminala za hlajene tovore in kontejnerskega terminala ter dobre povezave do glavnih pristanišč v Sredozemlju ter Bližnjem in Daljnem vzhodu.

Obisk v Beogradu sta predstavnika Luke Koper izkoristila tudi za obisk poslovnih strank. Seznanila sta jih z vsemi projekti v teku, ki bodo v prihodnosti še obogatili ponudbo koprskega pristanišča.

Dograjujemo, jačamo, višamo ...

V vrsti naložb na kontejnerskem terminalu sta tudi naložbi v povečanje zmogljivosti transformatorske postaje in nadgradnja napajalnih galerij za frigo kontejnerje.

Zaradi povečanja prometa s frigo kontejnerji oz. hlajenimi zabojniki, in predvsem zaradi pomanjkanja skladiščnega prostora, smo bili primorani v iskanje dodatnih rešitev. Ena med njimi je povišanje galerij za napajanje le-teh. Galerije so kovinske konstrukcije z napeljanimi električnimi priključki oz. vtičnicami na več višinah, na katere priklopimo kontejnerje, da jim tako omogočimo primerno hlajenje njihove vsebine.

David Dolher, ki v področju investicij v Luki Koper skrbi med drugim za investicije s področja električne infrastrukture na kontejnerskem terminalu, razloži: »V prvi fazi smo povišali vseh osem galerij za eno etažo, kar pomeni, da lahko priklopimo v višino še dodatno vrsto kontejnerjev. Tako smo na terminalu pridobili 112 novih priključkov, torej na vsaki galeriji 14 dodatnih priključkov. Ampak zato



Za povišanje galerij za priklop frigo kontejnerjev s treh na štiri etaže smo morali ojačati vse spodnje nosilce obstoječih galerij; te morajo biti ustrezno razsvetljene, da je možen priklop kontejnerjev tudi ob slabši vidljivosti in ponoči



V transformatorski postaji so zamenjali transformatorje in glavno razvodno električno omaro ter vse pripadajoče kable

smo morali povečati moč obstoječe transformatorske postaje z 2 krat 630 kVA na 2 krat 1600 kVA. V drugi fazi bomo omogočili priklop še na peto višino, zato smo že sedaj zamenjali električne omare z močnejšimi.

Ob zamenjavi glavnega razvodnega stikalnega bloka v transformatorski postaji, kar je izjemno zahteven postopek, smo kontejnerskemu terminalu zagotavljali energijo za nemoteno delovanje tako, da smo namestili tri dodatne agregate na terminalu. Tako smo lahko izvedli našo »akcijo«, odločili smo se

za malo manj obremenjeni delovni dan, in sicer na soboto, ko smo delali od 5. do 24. ure.«

Vse četrte etaže galerij bodo zaključene predvidoma do sredine decembra, gradimo še eno dodatno transformatorsko postajo, vlečemo električne kable po vsem terminalu za nove stroje (E-RTG, RMG) in druge porabnike električne energije. O tem bomo poročali več v prihodnjih številkah Luškega glasnika, nam da vedeti Dolher.

Sonja Kranjec
Foto: David Dolher

Dobili smo vsa mostna dvigala

Naročenih sedem mostnih dvigal na kolesih E-RTG (Electrification - Rubber Tyred Gantry Crane) nam je finsko podjetje Konecranes dobavljalo postopoma. Prva tri dvigala, ki so v pristanišče prispela v prvi polovici septembra, že uporabljamo. Ostala štiri pa so v dveh delih pripotovala po morju v novembru in bodo operativna predvidoma še v tem letu. Za delo na skladišču polnih kontejnerjev bomo tako z novim letom uporabljali 22 mostnih dvigal na kolesih. Razlika med starimi in novimi je v tem, da imajo stara dizelski pogon, nova pa za obratovanje koristijo električno energijo, dizel pa le v primeru izpada električne energije. Nova so torej okolju prijaznejša, manj je hrupa in izpustov, večji je prihranek na energiji.



Foto: Mateja Clarci

Nova kamionska polnilnica za tekoče tovore

Na terminalu za tekoče tovore na drugem pomolu smo v mesecu oktobru zaključili z gradnjo nove kamionske polnilnice za naftne derivate. V okviru naložbe smo izvedli tudi razširitev črpališča aditivov.

Nova kamionska polnilnica predstavlja nadgradnjo obstoječe kamionske polnilnice. Z njo smo povečali kapacitete odpreme letalskega in dizel goriva s kamionskimi cisternami. Konstrukcijsko je izvedena enako kot obstoječa, z enim polnilnim otokom in možnostjo istočasnega dvostranskega polnjenja.

Nov objekt je zgrajen na AB lovilni skledi skupaj z nadstrešnico iz jeklene konstrukcije. Vgrajene tehnološke instalacije in oprema omogočajo istočasno polnjenje dveh kamionov. V okviru zunanje ureditve je zagotovljen nemoten pristop s kamionskimi cisternami na lokacijo obstoječe in nove kamionske polnilnice.

Na lokaciji nove kamionske polnilnice je pet pretakalnih mest, in sicer:

- dve mesti za pretakanje JET goriva,
- dve mesti za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (4 aditivi in 2 barvi) in dodajanje BIO-Dizla in
- eno mesto za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (2 aditiva in 1 barva) in dodajanje BIO-Dizla.

Polnilnico smo opremili z merilnimi linijami in pretakalnimi rokami za



Na lokaciji nove kamionske polnilnice je pet pretakalnih mest

spodnje polnjenje, ki so nameščene tako, da lahko oskrbujejo obe strani otoka. Nadzor merjenja pri polnjenju kamionskih cistern, doziranja aditivov in odprema tovora vodimo preko računalniške programske opreme.

Najprej smo morali izvesti gradbena dela, ki so trajala od marca do julija letos. V času izvajanja gradbenih del se je zaradi daljših dobavnih rokov pristopilo k naročanju predvidene merilne in tehnološke opreme. Montaža tehnoloških instalacij in vgradnja dobavljene opreme je potekala od avgusta do začetka oktobra.

Gradbena dela je izvedlo podjetje CPG iz Nove Gorice, montažo tehnoloških instalacij in opreme podjetje IMP Promont iz Ljubljane, gradbeni nadzor pa podjetje ELITA IB. Iz Sežane. Objekt je bil zgrajen po projektni dokumentaciji podjetja Nafting iz Lendave.

Po izvedenem tehničnem pregledu smo pristopili k umerjanju, funkcionalnem preizkusu in certificiranju vgrajene merilne ter programske opreme. Za zgrajeni objekt smo pridobili uporabno dovoljenje.

Naložbo sta vodila **Peter Franca** in **Jadranko**

Mahnich s področja investicij. Potek naročanja opreme in izvajanja ter zaključevanja del ves sta čas usklajevala s predstavnikom s terminala za tekoče tovore **Ervinom Deklevo**, saj je delo na montaži opreme in instalacij potekalo ob rednem operativnem delu na terminalu. Pri projektu so se izkazali sodelavci s terminala tekočih tovorov **Patrik Baksa, Matej Fabjan, Bojan Kovačič** in **Matej Cah** skupaj z vodjo **Marjanom Urbancem**, izpostaviti je potrebno tudi sodelavca iz službe elektronike **Edvina Raubarja**.
Tekst in foto: Peter Franca



Polnilnica je opremljena z merilnimi linijami in pretakalnimi rokami za spodnje polnjenje, ki so nameščene tako, da lahko oskrbujejo obe strani otoka



Črpališče aditivov

Tehnološki razvoj pristanišča

V Luki Koper smo v preteklem letu izdelali več razvojnih dokumentov, ki določajo dinamiko prioritarnih aktivnosti do leta 2020 in koncept razvoja do leta 2030. Večina razvojnih rešitev v teh dokumentih je opredeljenih predvsem z vidika prostorskih širitev, zato je bilo logično nadaljevanje sistematična obdelava tehnološkega razvoja. Možnosti prostorskih širitev pristanišča so namreč dolgoročno omejene, tehnologije pa lahko prispevajo tako k izboljšanju rabe prostora kakor tudi k učinkovitosti procesov, izboljšanju odnosa družbe do okolja in varnosti zaposlenih in ne nazadnje večji konkurenčnosti ter boljšim poslovnim rezultatom. Osnovo za pripravo koncepta tehnološkega razvoja pristanišča do leta 2020 z

usmeritvami do leta 2030 so predstavljale vse dosedanje dolgoletne izkušnje razvoja luških storitev, ki so pripeljale do današnje urejenosti in načina dela v pristanišču, poznavanja omejitev (okoljskih, prostorskih, internih infrastrukturnih ...) pristanišča, in poznavanje potreb na trgu, kar smo nadgradili z upoštevanjem trendov v razvoju panoge ter primerljivih rešitev in dobrih praks v drugih pristaniščih.

Strategijo tehnološkega razvoja smo razdelali po posameznih specializiranih terminalih, in sicer z vidika skladiščno-prekladalne tehnologije, internega prometa, informacijske podpore, okoljevarstva in varnosti. Pri pripravi tehnologij za osnovne dejavnosti pristanišča smo zasledovali izboljšanje storitev



v smeri produktivnosti, učinkovitosti, kakovosti in organizacije. Tehnološke rešitve smo prediskutirali tudi z vidika informacijske podpore, ob tem pa stremeli k obvladovanju in zmanjševanju emisij, izboljšanju porabe energentov, zagotavljanju varnega delovnega okolja

in večji varnosti tovora in premoženja.

Razvoj tehnologij in njegova smer marsikje ostajata tesno povezana z že dolgo pričakovanimi infrastrukturnimi pridobitvami.

Iztok Faganeli
Foto: Jaka Ivančič

Na preizkusu novi vagoni za sipke tovore



Na Terminalu sipkih tovorov so konec novembra testirali 10 novih vagonov oz. 20 kontejnerjev za pretovor žlindre. Nove kontejnerje je naročila Cinkarna Celje, ki preko našega pristanišča uvažata žlindro in ilmenit, saj so iskali nov, alternativen način razkladanja in odpiranja, ki bi bil varnejši in hitrejši. Iskali pa so tudi način, kako bi tovor zaščitili pred slabimi vremenskimi razmerami, predvsem v zimskem času, ko tovor lahko zmrzne. Prednost novih kontejnerjev

je tudi ta, da imajo večjo nosilnost, in sicer 67 ton. Kontejnerje so razvili v podjetju Innofreight, so pa v lasti Slovenskih železnic.

Kot nam je povedal **Davorin Petaros**, tehnolog na terminalu sipkih tovorov, smo v Luki Koper pri tem projektu sodelovali pri iskanju najboljših tehnologij za polnjenje kontejnerjev in predvsem pri načinu prekrivanja in odpiranja.

Tekst in foto: Mateja Clarici

V tovarni Liebherr gradijo naše dvigalo

Gornji posnetek je nastal konec novembra v Liebherrjevi tovarni v Killarneyu na Irskem, kjer je v zaključni fazi izdelava elementov za dve novi SPPX (Super Post PanamaX) kontejnerski dvigali, ki smo ju naročili v preteklem letu. Testni zagon strojnice enega izmed dvigal in proizvodni proces so si ogledali **Edvin Boškin** s kontejnerskega terminala, **Borut Muženič** s področja elektronike in **Danjel Zobec** s področja investicij. Elementi dvigal bodo konec decembra prepeljani na Reko, kjer bo potekala montaža. Prva pošiljka bo v Koper prispela predvidoma v aprilu naslednje leto.



TEN-T dnevi v Sloveniji

17. in 18. novembra je Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) v sodelovanju z Evropsko komisijo in Generalnim direktoratom za mobilnost in promet (DG MOVE) organiziralo dvodnevni dogodek z naslovom Delavnica TEN-T 2016 – Priložnosti za financiranje projektov s področja prometa v okviru IPE in EFSI mehanizma.

Namen dogodka je bil seznaniti deležnike slovenske prometne panoge s cilji in pogoji v oktobru objavljenem razpisu programa Instrument za povezovanje Evrope (CEF) 2016, s katerim ima Luka Koper na odprtem delu že bogate izkušnje iz preteklih let, zato se bomo nanj odzvali tudi tokrat. Hkrati je bil poudarek tudi na priložnostih, ki jih nudi mehanizem EFSI (European Fund for Strategic Investments), ki je del Junckerjevega načrta in ki omogoča dodeljevanje ugodnejših kreditov projektom nacionalnega pomena.

Prvi dan je dogodek potekal v prostorih Aerodroma na Brniku. Ob prisotnosti državnega sekretarja **Klemna Grebenška**, je **Matjaž Vrčko**, zadolžen za spremljanje evropskih politik s področja transporta na MZI, obrazložil, da je Vlada septembra sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS, ki dopolnjuje Strategijo razvoja prometa v RS in ki je tudi osnova za bolj usmerjeno črpanje evropskih sredstev. Med srednje in dolgoročne prioritete, ki so za nas relevantne in jih program vključuje, sodijo predvsem investicije v pristaniško infrastrukturo (podaljšanje obstoječih pomolov, poglobljanje, izgradnja potniškega terminala in 3. pomola, postavitve

infrastrukture za alternativne energente) ter izgradnja II. tira med Koprom in Divačo.

Iz DG MOVE so povedali, da Sloveniji ostaja še 27 milijonov Evrov (od 160 milijonov) iz nacionalne ovojnice na kohezijskem delu, ki jih še ni porabila, pri čemer je sedanj razpis CEF še zadnja možnost, da države črpajo ta sredstva. Ker bodo zatem neporabljena sredstva posameznih državnih ovojnic na razpolago vsem kohezijskim državam, se pričakuje, da bodo posamezne države poskrbele za optimalno črpanje svojih ovojnic in da bo ostankov relativno malo. Iz MZI so povedali, da bodo prijavi železniške projekte, s katerimi verjamejo, da bodo razpoložljiva kohezijska sredstva Slovenije v celoti porabljena. Povabili pa so tudi vse ostale slovenske prijavitelje, naj se letos prvič potegujejo tudi za ta sredstva, saj bo možno v naslednjem koraku vseeno črpati neporabljene ostanke ostalih držav članic. Za Luko Koper je to sicer priložnost, vendar so možnosti za uspeh relativno majhne, čeprav ravno program CEF omogoča tudi sofinanciranje investicij v javno pristaniško infrastrukturo, ki jo – za razliko od večine evropskih pristaniških scenarijev – načrtuje in razvija sama Luka Koper brez državnih sredstev.



Matjaž Vrčko (na sliki levo), dogodka na Brdu sta se udeležila tudi evropska komisarka Violeta Bulc in minister za infrastrukturo Peter Gašperšič

Drugi dan se je dogodek preselil na Brdo. Udeležila sta se ga tudi evropska komisarka **Violeta Bulc** in minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**. Evropska komisarka je v uvodoma dejala, da lahko Evropska unija funkcionira samo, če obstaja neposredna povezava med državami članicami in Brusljem. Povedala je, da je v Evropi gospodarska rast skromna ter da so ob tem prisotne velike razlike med državami članicami. Nezaposlenost sicer pada, a je investicijska aktivnost prepočasna. Evropa je ravno zato oblikovala dinamične finančne mehanizme, ki imajo za cilj, da se investicije pospešijo. Komisarka je poudarila, da nepovratnih sredstev zagotovo ne bo dovolj,

da bi pokrili vse potrebe držav članic na področju transporta. Zato promovira EFSI mehanizem, ki lahko – za razliko kreditov, ki jih podeljuje EIB – lažje omogoči tudi realizacijo projektov z visokimi tveganji. Podpira pa tudi kombiniranje finančnih mehanizmov, ki lahko dosežejo še boljše učinke. Komisarka je razložila, da Evropa spodbuja naložbe zato, ker je dokazano, da lahko povečanje investicij za 1% vpliva na povečanje BDP za 1,5% za obdobje štirih let.

Iz Luke Koper so se predstavitev udeležili predstavniki področja strateškega razvoja, ki trenutno pripravljajo nove projekte za prijavo na program CEF.

Področje strateškega razvoja

Na poslovnem forumu v Rigi

Na sliki so od leve: Jelko Gros, Tanja Drobnič, Maša Čertalič, Marta Kos, Nada Klemenčič, Miro Cerar, Mira Pirc, Ivo Boscarol

V Rigi, glavnem mestu Latvije, je 5. in 6. novembra potekal 5. vrh predsednikov vlad držav srednje in vzhodne Evrope s Kitajsko v okviru pobude 16+1. Poleg pogovorov

na vladni ravni je v okviru zasedanja potekal tudi poslovni forum, kjer so predstavniki slovenskega gospodarstva krepili poslovne vezi. Zasedanje so gospodarstveniki izkoristili tudi za srečanje s predsednikom vlade **Mirom Cerarjem**. Iz Luke Koper je bila v Rigi **Maša Čertalič**.



Na sliki so od leve: Jelko Gros, Tanja Drobnič, Maša Čertalič, Marta Kos, Nada Klemenčič, Miro Cerar, Mira Pirc, Ivo Boscarol

Pridobili smo nove skladiščne prostore

V začetku oktobra smo v družbi Adria Terminali prevzeli v uporabo skladiščno halo lahke kovinske konstrukcije. Novo pokrito površino v obsegu 3500 kv. metrov bomo potrebovali za skladiščenje pločevine v zvitku oz. kojsov, saj se družbi obeta povečanje prometa s to blagovno skupino.

»Rešitev se je potrdila za pravo. Zanj namreč nismo potrebovali gradbenega dovoljenja, njena gradnja oz. postavitve je enostavna, tudi cenejša od klasične. Tako smo lahko hitro realizirali to naložbo, prednost pa je tudi v tem, da lahko po potrebi to konstrukcijo postavimo drugam. Poleg tega je, kar je seveda najbolj pomembno, primerna za skladiščenje tovora, za katerega smo jo namenili,« je povedal direktor družbe Adria terminali **Aleš Miklavc**.

V ekonomskem elaboratu za naložbo so ocenili, da bodo poleg sedanjih 50.000 ton pločevine na terminalu pretovorili še dodatnih 30.000 ton. To je bilo glavno vodilo pri oblikovanju osnovnih parametrov naložbe. Miklavc: »Dodatna prednost novega skladišča je tudi njegova lokacija. V bistvu je na idealnem mestu, saj se železniški tir nahaja tik zraven hale, oddaljen je zgolj 15 metrov, prej pa 150, tako da smo velike zvitke pločevine vozili s težkimi stroji od tirov do skladišča oz. obratno. Tudi zaradi



Skladišče je namenjeno predvsem za skladiščenje pločevine v zvitku, uporabijo pa ga seveda lahko tudi za skladiščenje drugega tovora. Pri projektiranju so upoštevali vremenske razmere na Krasu, tako da je konstrukcija skladišča močna in prenese sunke burje tudi do 150 km/h.

tega si obetamo nekaj prihrankov. Pločevina prihaja s Slovaške, potencial je tudi Srbija, oboje pa potuje v Italijo, ki pločevino potrebuje za prehransko in avtomobilsko industrijo.

Konstrukcija skladišča, dimenzije 70 krat 50 metrov, je močna. Narejena je iz pocinkanega železa in prekrita s ponjavo, razloži Miklavc: »Pod strop smo vgradili prezračevalnike za preprečevanje kondenza oz. vlage. Tla so asfaltirana, rešiti pa smo morali odvodnjavanje, saj se je prej, ko je bil plato odprt, meteorna voda zlivala na sredino, zdaj pa smo jo preusmerili v osrednji zbiralnik. Predvideli smo tudi rešitev za taljenje snega in ledu na strehi

konstrukcije, tako da smo namestili ogrevanje na sredinskem žlebu. Streha konstrukcije je namreč v obliki dveh ladij oz. kupol. Grajena je seveda za vremenske razmere, ki vladajo tukaj v Sežani, tako da lahko streha prenese sunke burje tudi do 150 km/h. Nasploh smo pri projektiranju hale upoštevali evropske standarde o vremenskih vplivih. Dobavitelj hale je slovensko podjetje Konstrukcije Schwartzmann.«

Poslovno leto bo družba Adria Terminali zaključila nad načrtovanimi kazalci. Tudi naložba v novo skladiščno halo je v bistvu rezultat poslovanja zadnjih nekaj let, ko se je trend obrnil navzgor.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Nov skladiščni objekt je na odlični lokaciji, saj se nahaja tik ob železniškem tiru

Obrali smo luške oljke

V sredini novembra smo obirali naše oljke, ki že dobrih 17 let odlično uspevajo v pristanišču in mu dajejo prijazen, zelen videz. Člani Društva oljkarjev Slovenske Istre so v dveh dneh pobrali 564 kg oljk. V luki imamo več kot 200 oljčnih dreves sorte leccino in istrska belica. Predvsem slednja je primerna za vetrovna območja, saj plodovi ne odpadejo tako hitro z drevesa.

Olje bomo tudi letos ustekleničili in uporabili kot poslovno darilo, ki je vedno zelo dobro sprejeto.

Tekst in foto: Mateja Clarici



Poslovili smo se od legendarnega luškega bagra

Zdaj je dokončno, stari luški bager Martin Krpan je odslužil svoje. Njegovo zadnje veliko dejanje je bilo poglobljanje vplovnega kanala v pristanišče na globino 15 metrov, ki ga je uspešno zaključil januarja lani. Po skoraj petih desetletjih dela v pristanišču smo ga dali v razrez.



Bager je dobesedno preoblikoval brežine, obale, morsko dno v vseh treh luških bazenih, opravljal je tudi druge velike globinske izkope, izkopal je nešteto jarkov in kanalov, nazadnje je poglobil vplovni kanal v pristanišče. Neštetokrat je dokazal, da zaslužen nosi ime svojega soimenjaka iz znane Levstikove povesti.

Foto: Tomaž Primožič/FPA

Z NJIM SMO GRADILI PRISTANIŠČE

V Luškem glasniku iz leta 1980 preberemo: »Bager refuler Martin Krpan je bil izdelan leta 1968 v čeških Lodenicah pri Pragi. Služi za podvodne izkope do globine 16 metrov in transport (refuliranje) materiala po cevovodu na oddaljenosti do 2.000 metrov. Njegova kapaciteta je je od 200 do 500 kubičnih metrov na uro, skupna moč motorjev znaša 1700 KS. Do sedaj je delal v luki Koper, vojni luki Tivat,

ladjedelnici Bijela, marini Lucija idr.«

Od leta 1989 je delal samo še v koprskem pristanišču. Bager so sicer izdelali na Češkem, montirali pa so ga v Kopru. 19. junija 1969 so ga odvlekli v Piran, kjer so ga dokončali, ko so mu montirali motor in glavno črpalko. Še isto leto je začel delati v luki Koper.

Na njem so redno izvajali remont, saj je bil tako kot vsak plovni objekt podvržen strogim pomorskim zahtevam. Popravljali so mu

vitel, črpalko, cevi, rezkar, dele na strojnici, pregledovali podvodne ventile. Leto za letom je bilo potrebno kaj novega kupiti, še najbolj se je posadka razveselila novih cevi, ki so bile lažje in daljše. Za zadnji izkop ob poglobljanju vplovnega kanala v pristanišče so pripravili okoli 3.500 metrov dolg cevovod in izkopal več kot 150.000 kubičnih metrov materiala.

Z njim so delali tako, da so ga odpeljali na mesto izkopa, ga s petimi jeklenicami pričvrstili na pozicijo, namestili cevovod od bagra do odlagalnega mesta za izkopani material in šele potem je lahko njegova roka z rezkarjem začela vrtati v dno, črpalka pa je po ceveh dvigovala material. **Ornelo Jerman**, vodja maritimne enote v družbi Luka Koper INPO razloži: »Zaradi tehnologije dela način poglobljanja ni bil več primeren za luški akvatorij, zato smo se odločili, da bagra zaradi večjih stroškov ne bomo več popravljali oz. opravili remont v sosednji tržaški ladjedelnici, niti podaljševali plovno dovoljenje, poleg tega zanj ni bilo več dela.«



Aprila leta 2010 je Luko Koper obiskal tedanji predsednik vlade Borut Pahor in se ob tej priložnosti ustavil na bagru; njegov dolgoletni poveljnik Sulejman Seferović Suljo je obiskovalcem ponosno predstavil »svoj« bager

Foto: Arhiv Luke Koper

Na njem pa so vedno vsi radi delali, čeprav je bilo delo zelo težko. Zanimivo je, da je imel 17 ležišč, kuhinjo z vso opremo, jedilnico, kopalnico,



Zadnja posadka bagra (na sliki od leve stojijo): Igor Zajič, Alessandro Steffe, Milan Vatovec, Danijel Vuk, Zlatko Loborec, čepijo: Andrej Čerljenec, Dorjan Jovanovič, Omer Begić, Radenko Bešir

Foto: Nenad Marinković



Z razrezom so pričeli 21. novembra. Najprej so mu odrezali »roko« z rezkarjem, nato so pospravili bivalne prostore in spraznili palubo, mu izrezali »srce« (motor), nazadnje pa so na kose dali še njegov trup oz. lupino.

Foto: Sonja Kranjec



Nazadnje so ostanek lupine dvignili na obalo, ga do konca razrezali in vse odpeljali

Foto: Nenad Marinković

pralnico, vso potrebno opremo za celo posadko za delo na terenu. Včasih so z njim delali po vsej Jugoslaviji, odšli so v druge luke, kjer so delali po več tednov.

ZADNJE DEJANJE
JE SKLENJENO

Razrez bagra je družba Luka Koper INPO zaupala podjetju Surovina, ki ima s takšnimi projekti že veliko izkušenj, saj so v pristanišču opravili več podobnih del. Za razrez bagra in odstranitev vseh kosov so predvideli tri tedne.

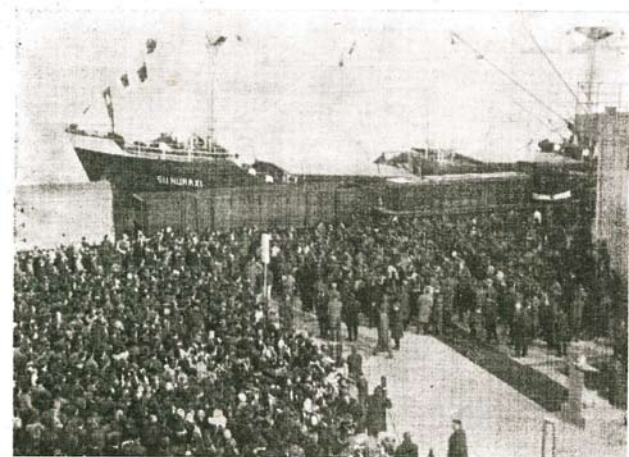
Sonja Kranjec

Pomembne obletnice

Decembra se spominjamo dveh pomembnih dogodkov iz zgodovine Luke Koper: 7. decembra 1958 je v koprskem pristanišču pristala prva prekooceanska ladja Gorica, 2. decembra 1967 pa je v pristanišče pripeljal prvi vlak.



V Luškem glasniku (januar 1971) preberemo: V Kopru je pristala prva prekooceanska ladja Gorica, ko je 7. decembra 1958 Vodna skupnost predala v uporabo prvo podetapo operativne obale v dolžini 136 m, ki jo je začela graditi 17. maja 1957. Takrat so začeli delavci Vodne skupnosti zabijati prve lesne pilote za pregrado Škocjanskega zaliva. Za to pregrado je začel sesalni bager Peter Klepec prve dni meseca avgusta istega leta nasipavati morsko blato, ki ga je izkopal v luškem bazenu



Prihod prvega vlaka v luko Koper

	Promet luke	Promet po železnici Koper - Prešnica
Pred izgradnjo proge (1966)	758.616	
Po izgradnji proge v letu 1968	1.104.395	701.306
v letu 1969	1.858.743	1.496.597
v letu 1970 do 31.10.	1.709.922	1.514.016
Ocena za leto 1970	2.000.000	1.800.000

pred operativno obalo. Slavnostni govornik ob otvoritvi obale je bil **Boris Kraigher**, ki je med drugim dejal: »Pristanišče v Kopru je izredno pomembno ne samo za gospodarstvo koprskе občine in slovenske obale, marveč tudi za gospodarstvo Slovenije in celotne Jugoslavije. Zgraditev pristanišča zato pomeni le razširitev in dopolnitev tistih pomanjkljivosti, ki jih druga pristanišča severnega Jadrana ne morejo več rešiti. Zaradi tega smatram, da je bilo zgrešeno očitati, da je graditev koprškega pristanišča kaprica prebivalcev slovenske obale v konkurenci nasproti sosednim pristaniščem. Gre le za izkoriščanje in dajanje v uporabo tistih možnosti, ki jih splošni geografski položaj tega območja daje za zgraditev takega tovrnega pristanišča. Zaradi tega je normalno, da smo tukaj začeli graditi luko.«

Zapis Luški glasnik (december 1970): Drugega decembra 1967 je Koper slavil veliko pridobitev – otvoritev železniške proge Koper – Prešnica. To je bila pomembna gospodarska zmaga vsega slovenskega gospodarstva, še posebej pa seveda naše luke. S to železniško povezavo se je po dolgoletnih prizadevanjih koprška luka končno enakovredno vključila v prometni sistem njenega zaledja.

Kako je bila ta proga gospodarsko potrebna in koristna za nadaljnji razvoj luke, dokazujejo podatki o razvoju

prometa luke in prometa po novi progi (glej tabelo).

Pri oceni prometa za leto 1970 kaže poudariti, da znaša kapaciteta proge 1.400.000 ton letno in da se dosega obseg prometa 1.800.000 ton le z izkoriščanjem vseh tehničnih rezerv sedanje proge. Kratek čas treh let izkoriščanje koprške proge je torej že več kot demantiral vse skeptike in pesimiste, ki so na žalost tudi bili spremljevalci naporov za izgradnjo proge.

CASTRO V KOPRU

Nedavno preminuli dolgoletni kubanski predsednik **Fidel Castro** je 7. marca 1976 ob spremstvu predsednika **Tita** obiskal tudi Koper, kjer mu je predsednik Jugoslavije z mestne ploščadi razkazal pristanišče. O obisku je poročal tudi Luški glasnik (april 1976).



V nedeljo, 7. marca, sta se mudila v Kopru tovariš Tita in predsednik revolucionarne vlade ter prvi sekretar KP Kube, Fidel Castro. Visoka gosta sta si ogledala Tivol trg. Posebej sta se ustavila na nabrežju Patricija Lumumbe, kjer sta si s ploščadi ogledala luko. Draga gosta je navdušeno sprejelo in pozdravilo veliko število Koprčanov. Avtomobil, v katerem ju je spremljal tudi Stane Dolanc, se je komaj prebil skozi množico občanov. — Foto: S. Hren

Novoletni sprejem

Tradicionalni prednovoletni dogodek ki ga prirejamo za pristaniško skupnost, lokalne gospodarske in druge subjekte ter medijske hiše, smo pripravili 8. decembra v koprski restavraciji Capra. Zbrane je nagovoril predsednik uprave **Dragomir Matić** in med drugim dejal: »Letošnje leto bo zopet zgodovinsko, saj ponovno

dosegamo rekordne rezultate. Do konca leta pričakujemo 22 milijonov ton skupnega pretovora in dosežene rekordne številke, predvsem v pretovoru kontejnerjev in avtomobilov, so izjemen uspeh. Tega pa ne bi bilo, če ne bi bilo vseh, ki prispevajo svoj delež v poslu. Uspehi Luke Koper so uspehi vseh članov pristaniške skupnosti. Hvala za

sodelovanje in trud za skupne rezultate. V novem letu, ko bo Luka Koper praznovala svoj 60. jubilej, bomo nadaljevali z novimi pomembnimi naložbami. Zato smelo in ponosno zremo v prihodnost, in upam, da bomo prebrodili vse težave.«

Foto: Sonja Kranjec, Mateja Clarici, Andrej Cah

