

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

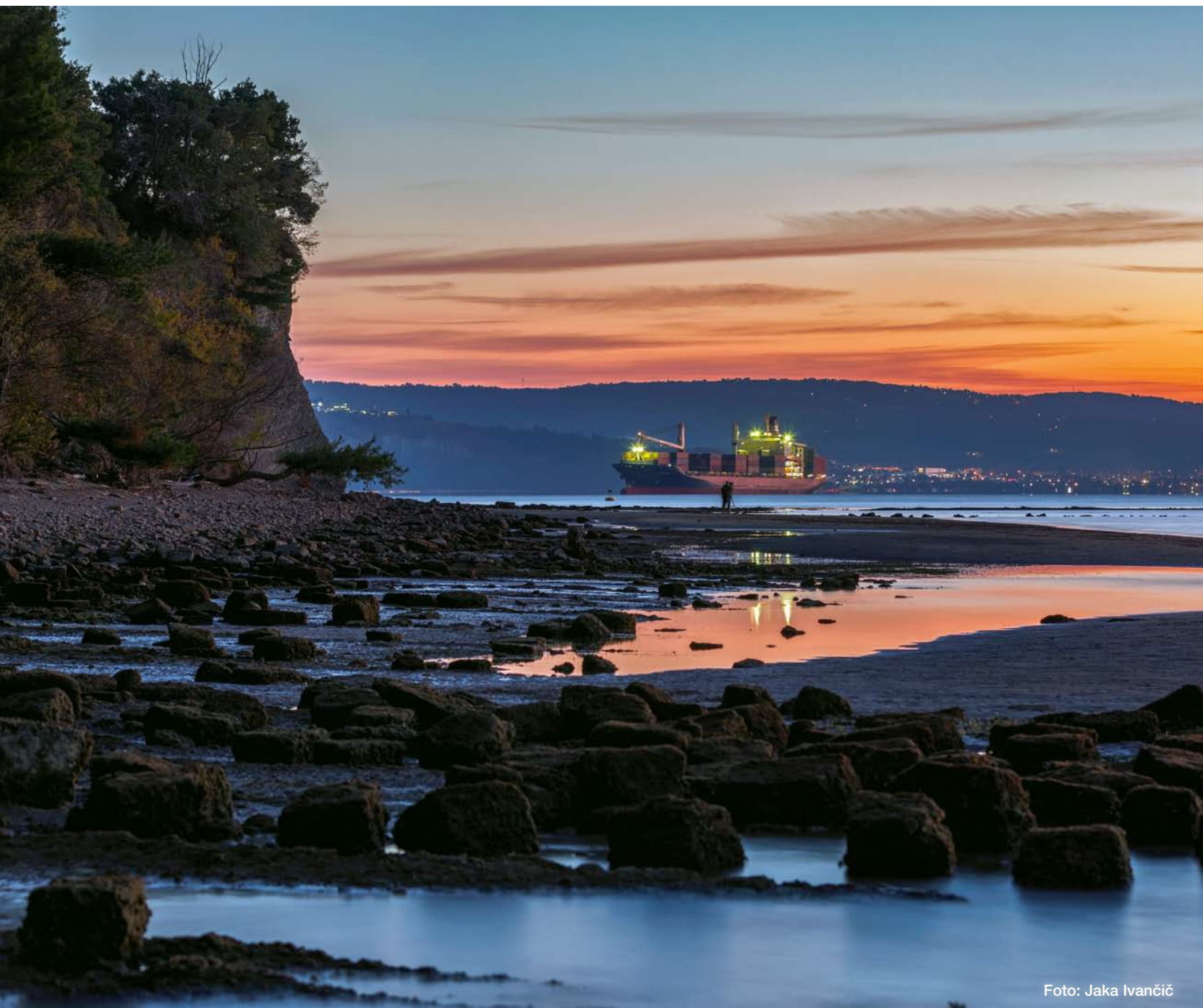


Foto: Jaka Ivančič

Poslovni
rezultati
v
letu
2016

Razstava
ob 60.
obletnici
Luke
Koper

O
družbi
Adria
Transport

Obsežna
dela
na depoju
za
kontejnerje

Japonska tovarna robotov pomembna tudi za Luko Koper

24. februarja je Luko Koper obiskala delegacija japonskega proizvajalca industrijskih robotov Yaskawa na čelu s predsednikom družbe Yaskawa Europe **Manfredom Sternom** in direktorjem podjetja Yaskawa Slovenija **Hubertom Koslerjem**.

Yaskawa Electric Corporation je največji proizvajalec industrijskih robotov na svetu z letno prodajo v vrednosti prek tri milijarde evrov in 15.000 zaposlenimi po vsem svetu. Konec lanskega leta se je vodstvo podjetja odločilo, da bo novo evropsko



tovarno za proizvodnjo industrijskih robotov postavilo na področju Kočevja, poleg same proizvodnje pa bodo v Sloveniji izvajali tudi dejavnosti raziskav in razvoja. Gradnja tovarne naj bi se začela konec letošnjega leta.

Nova tovarna se bo oskrbovala tudi preko koprskega pristanišča, prav tako bodo njihovi končni izdelki v prekomorske dežele potovali preko koprskega kontejnerskega terminala. Goste smo zato seznanili

z razvežano mrežo ladijskih povezav, ki jih premoremo in z zmogljivostmi na kontejnerskem terminalu s poudarkom na naložbah, ki nas še čakajo v prihodnjih letih.

Predsedovanje združenja NAPA prevzela Luka Koper

1. marca je potekala seja članov združenja severno-jadranskih pristanišč NAPA, na kateri je predsedovanje združenju v prvi polovici leta prevzela Luka Koper oziroma njen predsednik uprave **Dragomir Matić**. Združenje, katerega članice so pristanišča Benetke, Trst, Koper in Reka, si je v letošnjem letu zadalo cilj večje prepoznavnosti v okviru evropskih institucij ter skupne aktivnosti na področju različnih evropskih projektov, kakor tudi promocijo severnojadranske transportne poti, predvsem na Daljnem vzhodu. Ustanovitev združenja



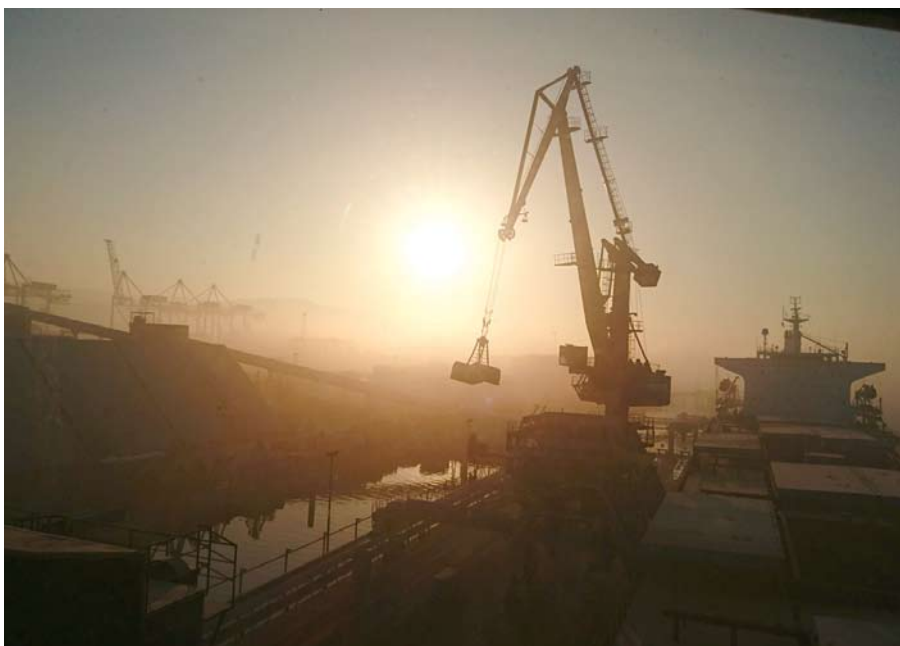
Na sliki od leve: predsednik uprave Luke Koper Dragomir Matić, predsednik pristaniške uprave Reka Marino Juretič in Zeno D'Agostino, predsednik pristaniškega sistema vzhodnega Jadrana in predstavniki pristaniške uprave Benetke

NAPA sega v leto 2009, ko so severno-jadranska pristanišča podpisala pismo o nameri, ki je kasneje pripeljalo do ustanovitve združenja in čedalje bolj aktivne vloge združenja na področju prepoznavnosti v okviru evropskih institucij in

promocije severno-jadranske transportne poti. Med večje dosežke združenja lahko štejemo uvrstitev pristanišč NAPA med jedrna pristanišča evropskega TEN-T omrežja, uspešno sodelovanje v sklopu sredozemskih pomorskih avtocest,

projektov informacijske podpore pri najavi in carinjenju kontejnerjev v prihodu (Single window in EDI center) ter uspešne udeležbe na več mednarodnih sejmih v Evropi in Aziji.


Tekst in foto: Rok Štemberger



Nenavaden utrinek iz pristanišča

Foto: Mladen Jovičić

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, Valter Grič, 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: 1650 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Pomen sodelavcev in dobrega tima



Dan pomorstva

Udeležil sem se podelitve nagrad Gospodarske zbornice Slovenije, t.i. gospodarskih oskarjev v Ljubljani. Moram priznati, da je bilo prav osvežujoče. Predvsem zavedanje, da v tej državi nimamo samo luk, telekomov, petrolov, krk, triglavov in drugih podobnih zgodb, ki so nenehno predmet politične in medijske pozornosti, ampak cel kup pozitivnih zgodb podjetij, ki so v javnosti neznana, vendar delajo čudeže. Zgodbe ljudi, ki vodijo ta podjetja, so sicer med seboj povsem različne, pa vendar so vsi izpostavljali le eno: pomen sodelavcev in dobrega tima. En človek lahko naredi razliko; lahko naredi veliko dobrega, vendar za uresničitev njegovih pobud potrebuje motivirane in zadovoljne sodelavce. Lahko naredi tudi veliko slabega, vendar ga bodo odgovorni in do podjetja lojalni zaposleni prej ali slej ustavili.

Sam sem sicer prepoznal še več skupnih točk vseh šestih nagrajencev, predvsem ambicijo, vztrajnost, neustrašnost in odločnost. Eden od nagrajencev je, na primer, v nekem trenutku celo izgubil službo v podjetju, kamor se je kasneje vrnil in prevzel vodenje. Drugi je v svoji branži premagal velike mednarodne korporacije – David proti Goljatu. Da ne naštevam naprej, saj si lahko njihove zgodbe preberete na spletu.

Sporočilo tega dogodka pa je bilo tudi to, da brez proizvajanja dobička podjetje nima prihodnosti, da pa je potrebno ta dobiček enakovredno razporediti med vse deležnike. Divjega kapitalizma je konec, je bilo tudi slišati. Velike socialne razlike dolgoročno škodujejo razvoju družbe. Znano in odgovorno lastništvo je temelj obstoja podjetja. Stabilnost vodenja pa steber njegove poslovne uspešnosti. Sama lepa sporočila, namenjena predvsem politiki, čeprav tega ni nihče posebej

izpostavil. Vendar kaj ko se take misli pojavljajo in odzvanjajo v javnosti le ob posebnih priložnostih, ob podelitvah nagrad, kot v tem primeru, ali ob obletnicah.

Podobno kot velike besede o tem, kaj vse bomo naredili za razvoj pomorstva, ki jih vsako leto poslušamo ob slovenskem dnevu pomorstva, ki smo ga praznovali 7. marca. Pa pustimo ob strani politiko. Koliko medijev je sploh poročalo o tem dnevu? Nekaj lokalnih, tista, ki se še niso povsem odrekla dopisnikom na Obali? Za Valentinovo so mediji prav tekmovali, kdo bo objavil čim bolj zanimiv prispevek o tem, še zdaleč ne slovenskem prazniku, lahko da tudi s kritično noto, ali pa v šaljivem tonu, vendar smo vsi v Sloveniji vedeli, da praznujemo Valentinovo. V čem je potem problem, da slovensko pomorstvo ne predre membrane uredniških politik? Ali je v ozadju problem slovenske pomorske zavesti? Je problem v tem, da Slovenci načeloma ne preživljamo dopusta na slovenski obali? Ali to, da se je pomorska politika zreducirala na sektor za pomorstvo, znotraj generalnega direktorata za letalstvo in pomorstvo v okviru ministrstva za infrastrukturo? Ali pomorska zavest izginja skupaj z ribištvom? Ali s tujim lastništvom »pomorskih« podjetij? Vprašanja so seveda provokativna, ampak hkrati tudi nujna oblika samoizpraševanja in samoočiščevanja naroda, ki mu tudi po 70-ih letih od priključitve Primorske matični domovini in kljub morju v državnih simbolih ni uspelo dojeti, da je pomorstvo del DNK-ja in bogastvo te države.

Drage Slovenke, spoštovani Slovenci,
čestitke ob dnevu pomorstva!

Sebastjan Šik



Foto: Peter Kleva

Rezultati poslovanja v letu 2016

Ladijski pretovor je v letu 2016 dosegel rekordnih 22.010.649 ton, kar je 1.298.777 ton več kot v letu 2015 (+ 6 %). Večji pretovor beležimo na vseh blagovnih skupinah, največjo rast pa na avtomobilih, ki smo jih našli največ doslej.

Blagovne skupine (v tonah)	jan – dec 2016	jan – dec 2015	Indeks 2016/2015
Generalni tovari	1.534.204	1.475.076	104
Kontejnerji	8.274.433	7.741.976	107
Avtomobili	1.139.552	902.168	126
Tekoči tovari	3.592.947	3.297.225	109
Sipki in razsuti tovari	7.469.514	7.295.426	102
SKUPAJ	22.010.649	20.711.872	106

Ladijski pretovor po blagovnih skupinah

Rekordni niso bili le avtomobili ampak tudi kontejnerji, ki jih je bilo skupaj 844.778 TEU enot, kar je v primerjavi z letom poprej 7 odstotkov več.

Kontejnerji in avtomobili	jan – dec 2016	jan – dec 2015	Indeks 2016/2015
Kontejnerji – v TEU	844.778	790.736	107
Avtomobili – v kos	749.002	607.326	123

Ladijski pretovor kontejnerjev in avtomobilov

Iz naslova osnovne dejavnosti in dodatnih storitev je Skupina Luka Koper v letu 2016 ustvarila 200,9 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 9 odstotkov več kot v letu 2015. 95-odstotni delež v čistih prihodkih Skupine ima z 190,4 milijona evrov matična družba Luka Koper, ki je prihodke v primerjavi s predhodnim letom povečala za 10 odstotkov. Iz osnovnih podatkov o poslovanju, ki jih objavljamo v nadaljevanju, je razvidno, da so doseženi indeksi tako pri Skupini, kakor pri matični družbi vselej nad sto, največ pri čistem poslovnem izidu in donosnosti kapitala (ROE).

Osnovni podatki o poslovanju	Luka Koper, d. d.			Skupina Luka Koper		
	nerevidirano	revidirano	Indeks 2016/2015	nerevidirano	revidirano	Indeks 2016/2015
	jan – dec 2016	jan – dec 2015		jan – dec 2016	jan – dec 2015	
Čisti prihodki od prodaje v evrih	190.407.498	173.277.749	110	200.935.272	184.273.472	109
Poslovni izid iz poslovanja - EBIT - v evrih	45.536.427	38.826.283	117	49.325.438	42.420.503	116
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo - EBITDA - v evrih	71.043.459	65.194.564	109	75.794.126	69.935.252	108
Čisti poslovni izid v evrih	40.581.116	28.845.074	141	44.375.981	32.414.723	137
Izdatki za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine in neopredmetena sredstva v evrih	60.313.916	36.871.798	164	61.781.064	37.402.753	165
Čista dobičkonosnost kapitala (ROE)	13,80%	10,50%	132	13,90%	10,90%	127
Ladijski pretovor v tonah	22.010.649	20.711.872	106	22.010.649	20.711.872	106
Število zaposlenih na dan 31. 12.	886	852	104	1.071	1.040	103

Osnovni podatki o poslovanju

V letu 2016 smo v Skupini Luka Koper za naložbe namenili 61,8 milijona evrov, kar je 24,4 milijona evrov več kot v letu 2015. Največ sredstev smo vložili v kontejnerske kapacitete: zgradili

smo dva nova železniška tira in podaljšali tri obstoječe, zgradili smo nov železniški most čez preliv z novim tirom, uredili smo 9.000 m² skladiščnih površin za polne kontejnerje ter zamenjali

svetlobne stolpe, na DEPO-ju smo utrdili in uredili 42.000 m² skladiščnih in manipulativnih površin za prazne kontejnerje, ki jih po novem lahko zlagamo do sedme višine, naročili smo

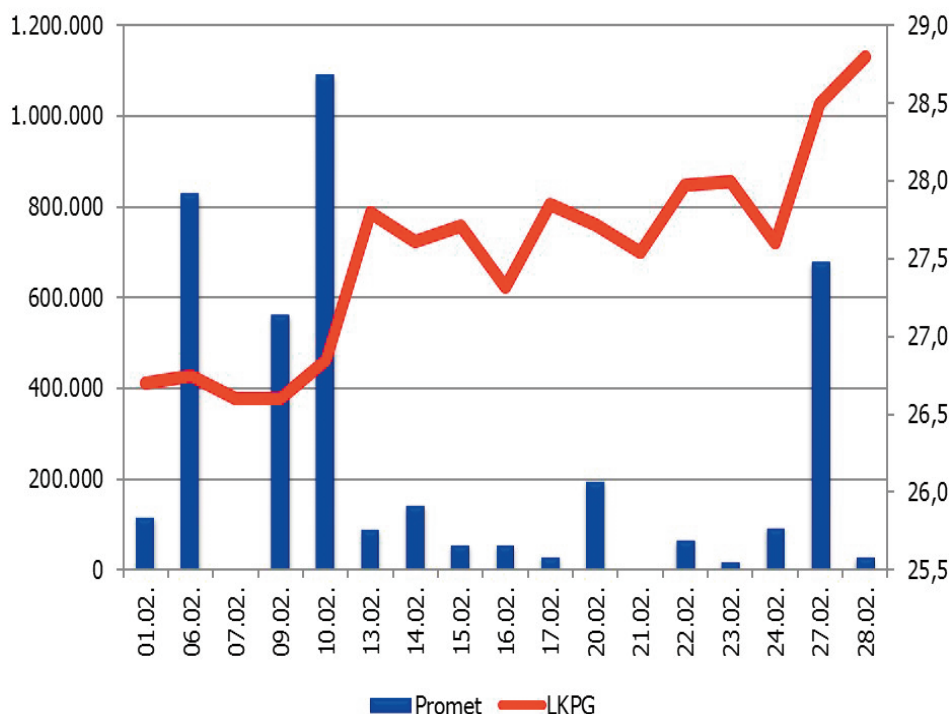
12 novih, zmogljivejših dvigal za pretovor kontejnerjev ter zgradili novo RMG progo. Za skladiščenje avtomobilov smo pridobili 33.000 m² veliko površino in novo asfaltirano

Delnica Luke Koper v februarju

V februarju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d. z oznako LKPG znašal 27,52 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 26,60 in 28,80 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 311 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 4.075.002 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 149.978 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 28,80 evra, najnižji pa 26,36 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 37 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost okrepila za 15 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 403.200.000 evrov.

Andreja-Ličen Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v februarju 2017

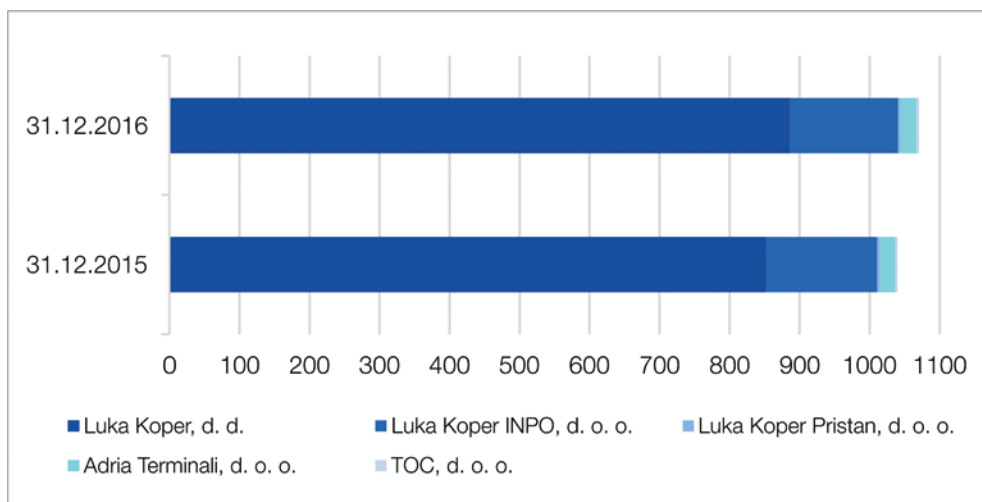
(nadaljevanje s prejšnje strani)

parkirišče, ki smo ga odkupili od Intereurope. Med večje naložbe sodijo tudi trije novi rezervoarji za tekoče tovore.

Zadnji dan leta 2016 je Skupina Luka Koper štela 1071 zaposlenih, kar je v primerjavi z letom 2015 31 več zaposlenih (+3 %) kot v letu 2015. Največ novih zaposlitev je bilo v matični družbi.

PRETOVOR V PRISTANIŠČIH NAPA

V letu 2016 so pristanišča Koper, Benetke, Trst in Reka, sicer članice združenja severnojadranskih pristanišč NAPA, pretovorile 117.7 milijonov ton blaga, kar je 3 odstotke več kot v letu 2015. Kontejnerjev so v štirih pristaniščih našli 2.151.480 TEU oz. 5 odstotkov več kot v letu poprej. Najvišjo stopnjo rasti v skupnem pretovoru je doseglo naše pristanišče,



Število zaposlenih

medtem ko so pri kontejnerjih imela pristanišča Koper, Reka in Benetke podobno stopnjo rasti. Tržaško pristanišče je na področju kontejnerjev nazadovalo za 3 odstotke. Luka Koper tudi v letu 2016 ohranja primat največjega kontejnerskega terminala v Jadranu po številu pretovorjenih kontejnerskih enot (TEU).

Pretovor v TEU	jan – dec 2016	Indeks 2016/2015
Koper	844.758	107
Benetke	605.875	108
Trst	486.499	97
Reka	214.348	107
SKUPAJ	2.151.480	105

Pretovor v ton	jan – dec 2016	Indeks 2016/2015
Koper	22.010.652	106
Benetke	25.243.818	101
Trst	59.237.193	104
Reka	11.159.161	102
SKUPAJ	117.650.824	103

Pretovor v pristaniščih NAPA

Izjemen februar

Kljub mesecu, ki je po številu dni najkrajši, smo v letošnjem februarju dosegli najvišji mesečni pretovor doslej. Pretovorili smo rekordnih 2.212.045 ton in s tem za tri odstotke presegljeli dosedanje najvišje mesečno številko iz maja 2016.

Dan pomorstva v znamenju dveh obletnic

Sedmega marca praznujemo dan pomorstva, ko je bila leta 1991 podpisana resolucija o pomorski usmeritvi države. Letos je praznik potekal v znamenju dveh okroglih obletnic, 60-letnice Luke Koper in 70-letnice piranske pomorske šole.

Od sv. Andreja do sv. Katarine

Vsebinsko noto prazniku pomorstva smo v Luki Koper dali z otvoritvijo razstave v galeriji Pokrajinskega muzeja Koper o zgodovini pristanišča z naslovom *Od sv. Andreja do sv. Katarine*. To le prvi od številnih dogodkov, ki se bodo zvrstili skozi vse leto ob naši 60-letnici.

Med osrednjimi govorniki na otvoritvi razstave sta bila **Nadja Terčon**, avtorica obsežnega strokovnega dela z naslovom »Usidrali smo se na morje«, ter dramatik, esejist in režiser **Dušan Jovanovič**, ki je kot srednješolec sodeloval v delavski brigadi, ki je gradila prvi nasip bodočega pristanišča v Kopru.

Razstava osvetljuje pomorsko zgodovino Kopra, ki je svoj razcvet doživel v času beneške republike in dokončno izgubil svoj gospodarski pomen z izgradnjo železniške povezave Dunaj – Trst. Razstava razkriva tudi do zdaj manj znana dejstva, kot na primer to, da se je v 50-ih letih prejšnjega stoletja razmišljalo o različnih lokacijah, kje postaviti pristanišče. Ena od teh je

bila celo Debeli rtič. Ali pa to, da se je gradnja pristanišča začela pri nekdanjem mandraču sv. Andreja, danes Ribiški trg – zato tudi ime razstave, *Od sv. Andreja do sv. Katarine*, do koder danes sega obala pristanišča. Skozi razstavo se vlečeta dve vzporedni rdeči niti. Ena je prostorski razvoj pristanišča, druga pa je vloga nekaterih posameznikov, danes bi jim rekli vizionarji, ki so kljub političnim in finančnim oviram uresničili smeje načrte. »Še posebej pa sem zadovoljna, da so organizatorji želeli osvetliti vlogo posameznikov, ki so ustvarjali to podjetje, še zlasti vlogo prvega direktorja Danila Petrinje. Številni pripovedovalci namreč menijo, da je začetna faza Luke Koper predvsem njegova zasluga«, je izpostavila Nadja Terčon.

Idejni očetje koprskega pristanišča namreč niso imeli lahke naloge, saj so se morali soočiti z nasprotovanjem tedanjih jugoslovanskih oblasti, ki niso bile naklonjene gradnji novega tovornega pristanišča v Kopru. Deset let kasneje niso bile naklonjene niti gradnji železniške povezave pristanišča z zaledjem, češ da je projekt ekonomsko neupravičen, zato je Luka Koper tedaj



Foto: Mateja Clarici

sama financirala izgradnjo prvega tira in zaradi tega zabredla v hude finančne težave.

Terčonova se v knjigi ukvarja tudi z vlogo mladinskih brigad pri gradnji koprskega pristanišča. Eden od vidnejših predstavnikov tedanje »Titove mladine« je bil tudi dramatik, esejist in režiser Dušan Jovanovič, ki je na otvoritvi razstave obudil nekaj spominov o težkem delu, ki ga je kot mladinec opravljal ob izgradnji nasipa za zaporo Škocjanskega zatoka. »Še danes, ko se vračam v Koper je zelo živ spomin na tiste

čase in zavedam se, da sem temu mestu nekaj dal.«

Razstava bo v galeriji Pokrajinskega muzeja v Kopru na ogled do 30. aprila. Svoje stalno domovanje pa bo imela v bodočem Pristaniškem muzeju, ki ga Luka Koper snuje v enem od svojih skladišč.

Proslava ob dnevu pomorstva

Osrednji dogodek je bila proslava v Avditoriju Portorož, na kateri je bil slavnostni govornik predsednik republike **Borut Pahor**. Slovesnosti se je med vidnimi predstavniki politike, gospodarstva in izobraževanja udeležil tudi minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**.

V svojem govoru je predsednik države poudaril: »Morda še nismo uresničili vsega iz resolucije, a gotovo bo pomorska usmeritev šla naprej. Potrebno pa bo storiti še kakšen korak naprej, da se razvijemo kot pomorski narod.«

Pomena resolucije se zavedamo vsi, ki smo



Foto: Zdravko Primožič/FPA

Luka Koper ni zgolj slovensko okno v svet. Z uvrstitvijo na Sredozemski in Baltsko-Jadranski koridor je koprskemu pristanišču vlogo evropskega prometnega vozlišča dodelila tudi Evropska unija.

Pred šestdesetimi leti se je razvoj pristanišča začel na severni obali Kopra in pri mandraču Sv. Andreja. Ob pridobivanju površin v smeri Škocjanskega zatoka sta v smeri morja nastala najprej prvi, nato pa še drugi pomol. Dokončno prostorsko ureditev je pristanišču začrtal državni prostorski načrt, ki luško območje na skrajnem severu zaključuje pred mandračem Sv. Katarine. Ta prostorski dokument je zagotovilo, da bo razvoj pristanišča tudi v prihodnje potekal v skladu z načeli trajnostnega razvoja in sobivanja z okoljem.

Iz zgodovinskih dejstev, ki so prikazana v pričujoči razstavi, lahko zaključimo, da sta nastanek in razvoj pristanišča navdihovala vizija in pogum. Ta nauk iz zgodovine mora biti naše vodilo tudi v prihodnje.

Zaključne misli razstave.

tako ali drugače povezani s pomorsko dejavnostjo v najširšem pomenu. V resoluciji o pomorski usmeritvi države namreč že uvodoma piše, da je bil slovenski narod v svoji zgodovini vselej tudi pomorsko usmerjen ter bo to usmeritev ohranjal in razvijal tudi v prihodnje.

Iz dokumenta izhaja zaveza, da bo Slovenija vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena. Prvi člen resolucije še bolj konkretno navaja zavezo države: »Republika Slovenija bo podpirala razvoj koprskega pristanišča in prek njega usmerjenega tranzitnega in kopenskega prometa ter spodbujala širitev stalnih pomorskih poti. Koprsko pristanišče mora postati pomembno in ekološko čim manj obremenjeno pristanišče srednjeevropskega prostora. Zato je potrebno prednostno vzpostaviti prometne povezave Kopra z madžarsko in avstrijsko mejo, ki bodo enakovredne povezavam konkurenčnih pristanišč.«

Že 70 let razvijamo in povezujemo svet

Tako so zapisali v zborniku GEPŠ (Gimnazije, elektro in pomorske šole), ki so ga izdali svoji ob 70-letnici. Visoko obletnico so obeležili tudi s fotografsko razstavo v beli sobi Avditorija, od septembra pa je v Monfortu na ogled razstava 70 pomorskih krstov. Prav na dan pomorstva pa so slovesno odkrili tudi spominsko ploščo, posvečeno prvi generaciji slovenskih pomorcev.

V vseh teh letih se je izšolalo preko 6000 pomorcev, nam pove ravnatelj šole **Borut Butinar** in se dotakne



Borut Butinar

Foto: Sonja Kranjec

preteklosti: »Slovenija je postala pomorska država, ko so ji priključili Primorsko. Vsa pomorska tradicija in vse znanje je takrat ostalo pri slovenskih zamejcih. Ti so bili tudi prvi dijaki prve generacije nove Slovenske pomorske trgovske akademije, ki so jo ustanovili 1. marca 1947 v Žusterni. Njeni ustanovitelji so se zavedali, kaj pomeni pomorska usmerjenost, v tem so bili daljnovidni. Trdim, da je bila pomorska šola osnova za nastanek Luke Koper, ladjedelnice, velikega števila malih škverov, kot tudi Splošne plovbe. Bila je osnova, ker je od tu izhajalo znanje in širina, od tu se je razvijalo pomorstvo. Žal pa slovensko pomorstvo v zadnjih 20 letih stagnira. Odkar imamo samostojno državo, smo izgubili edinega

slovenskega pomorskega ladjarja, ladjedelnico, ribiško industrijo, drastično manj je pomorcev. Imamo manj kot 200 registriranih pomorcev, včasih jih je bilo čez 500. Grozi izguba znanja in tradicije in če ne ukrenemo nič, slovenskega pomorstva ne bo več. Vse to je vplivalo tudi na pomorsko šolo, ki se je začela obračati na evropski trg in veliko delamo po programu Erasmus, ki ponuja možnosti izobraževanja v tujini tako učiteljev kot dijakov,« je povedal Butinar.

Šoli je v preteklih letih oblikovala številne kadre, ne samo pomorskih usmeritev, tudi elektrotehnikov in elektronikov, ki delajo v Luki Koper, kot ladijski inšpektorji, na upravi za pomorstvo ... Gre za široko in pomembno znanje, ki ga moramo ohranjati, razvijati in spodbujati.

Butinar: »Država bi morala dati dosti večjo vlogo pomorstvu. Nujno bi bilo imenovati državnega sekretarja za pomorstvo, ne pa da sodimo pod direktorat za letalstvo in že več kot deset let nimamo pomorca na odgovornih državnih funkcijah. Potrebujemo kompetentne ljudi, ki poznajo pomorsko problematiko, potrebujemo vizionarje, kot so bili leta 1947. Sicer bomo obmorska, morda pristaniška država, ne pa pomorska,« je odločen Butinar.

Sebastjan Šik
Sonja Kranjec



Foto: Zdravko Primožič/FPA

V floti družbe Adria-Tow že šesti vlačilec

Družba Adria-Tow, ki v koprskem pristanišču skrbi za vleko ladij, je sredi februarja dočakala prihod novega vlačilca Mercur. Mercur je sestrská ladja vlačilca Neptun, ki so ga nabavili pred petimi leti.

V družbi Adria-Tow radi povedo, da so vlačilec zgradili. Čeprav se morda zdi izjava malce pretirana, se izkaže za primerno, saj so že od naročila naprej aktivno sodelovali z ladjedelnico pri njegovi gradnji. **Radomir Siljan**, operativni tehnični vodja: »Pri njegovem dvojčku vlačilcu Neptunu smo z leti dela z njim videli, kaj bi lahko izboljšali ali izpopolnili. Že od vsega začetka smo imeli stalen kontakt z ladjedelnico. Risali smo in pošiljali sheme, kako naj bi bili njegovi prostori povezani, opremljeni ... Skrbno smo nadzirali predvsem strojni del. Motorji pri Mercurju so novejši, manj porabijo, manj je izpustov, tako da je tudi z ekološkega vidika vlačilec sodobnejši. Močnejši so tudi propelerji (za posadko so to propulzorji), tako da je vlečna moč Mercurja enaka kot pri najmočnejšem Zeusu, torej več kot 74 ton. A tudi moč sestrské ladje Neptun ni zanemarljiva, saj povleče okoli 72 ton.«

Ko je bil vlačilec zgrajen, se je ponj v Španijo do ladjedelnice Astilleros Armon v mestu Gijon odpravila petčlanska posadka. Vsaka zgrajena ladja je opremljena z vsem, kar potrebuje za plovbo ali vleko, nima pa opreme, ki jo za delo na njej potrebuje posadka. Za njeno nabavo so zadolžili krmarja, to je **Alcide Bubola**, ki nam predstavi nam doslej neznan plat zgodbe: »Nova ladja je vedno »gola«. Nabaviti smo morali vse, od vzmetnic, posteljnine, pribora, čistil idr., pa tudi dodatno opremo kot so vrvi. Nato pa še hrano in pijačo z rezervo vred za pot domov. Spali smo v hotelu, čez dan nabavljali po trgovinah vse potrebno, se vozili v ladjedelnico, zvečer pa se vrnil v hotel. Potem pa nas je čakala adrenalinska vožnja domov.«

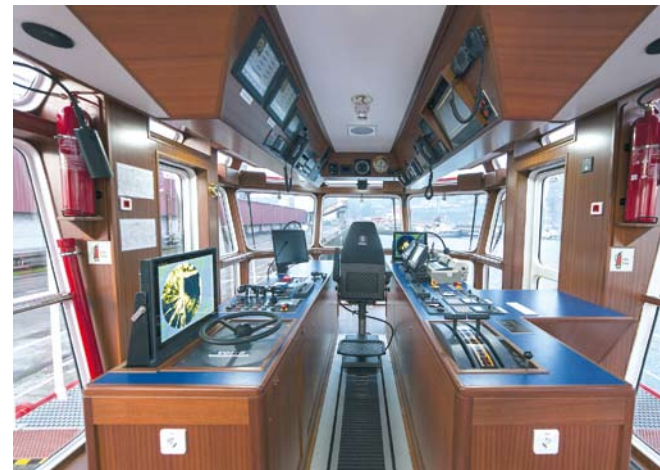
V medijih je odmevala zgodba o tem, kako je posadka plula z vlačilcem po razburkanem Atlantskem oceanu od severne Španije, kjer so vlačilec zgradili, vse do domače luke. Na okoli 2500 miljah dolgi poti vzdolž iberške obale so se soočali z osem in več metriskimi valovi. Nazadnje jih je ulovila tramontana v Kvarnerskem zalivu, zadnjo noč pred prihodom domov. Pihala je 120 km/h in dve uri so se borili z njo. Kapitan **Marko Mazzolenis** nam potrdi, da sicer pred vsakim odhodom na morje spremljajo vremensko prognozo. »Po potrebi naredimo plan tudi za morebitni pobeg v najbližjo luko. Vlačilec je s svojimi 32 metri dolžine narejen za luško vleko, ne pa za dolge plovbe. Velike ladje nekako valovijo na valovih, vlačilec pa veliki valovi potiskajo gor in dol, grobo in trdo. Vreme je bilo stalno slabo in ni bilo prijetno, saj smo vseh enajst dni plovbe dobesedno bežali pred frontami.«

Vsak kapitan, ki se je že večkrat znašel pred dosti večjimi izzivi na ladjah na odprtih oceanih, se vedno znova znajde v situaciji, ko se mora v novih razmerah hitro odločiti. Čeprav so pomorci vajeni izrednih vremenskih razmer, tudi dosti hujših, kot so jih preživeli tokrat, pa je pomembno, da je ekipa složna in da ladjo varno pripelje v domač pristan.

Direktor družbe **Robert Gerk** ne skriva zadovoljstva nad novim vlačilcem, ki že vije slovensko zastavo: »Mercur je močan in okreten, zato je idealen za koprsko pristanišče.«

Sonja Kranjec

Foto: Dokumentacija Adria-Tow



Komandni most



Razen Maksa imajo vsi drugi vlačilci Voith Schneider propelerje, s katerimi se lahko obrnejo na mestu, kar so izjemne in pri vleki ter obračanju ladij zaželene manevrske sposobnosti



Nov vlačilec je v Koper pripeljala ekipa (na sliki od leve) Marko Mazzolenis, Dejan Gulič, Darko Petaros, Alcide Bubola in Renato Jelencič



Kontrolna kabina v strojnici je bolj izpopolnjena kot pri »sister ship« vlačilcu Neptun, več je elektronike

Nujno je vlaganje v železniško omrežje

V preteklem letu je hčerinska družba Adria Transport dosegla izjemno povečanje železniških prevozov. Razvoj družbe temelji na izobraževanju lastnih kadrov, tj. strojevodij in dispečerjev.

Družba Adria Transport sta ustanovila leta 2005 Luka Koper in avstrijsko podjetje GKB Graz z namenom izboljšati železniške povezave med koprskim pristaniščem in zalednimi trgi. Prva tri leta družba praktično ni delovala. Kot prvi zasebni železniški prevoznik na slovenskih tleh je namreč orala ledino. Pridobiti je morala najprej licenco in varnostno spričevalo za

prevoznika v železniškem prometu in druga dovoljenja. Sledilo je uspešnejše obdobje, ko so nabavili pet lokomotiv, najprej tri električne Siemens 1216 Taurus, nato še dve dizelski Siemens 2016 Hercules.

Glavna pisarna družbe Adria Transport je zadnje leto v Kopru, prej so poslovali v Sežani. Direktor družbe **Alen**

Kramberger nam pove: »Pred letom dni smo se preselili v Koper v bližino Luke Koper, saj se večina poslov odvija okoli pristanišča. Še eno pisarno imamo v luki, tako da smo operativno vključeni v delo in zagotavljamo 24-urno pokritost. Tam so štirje zaposleni. Nasploh skrbno načrtujemo prevoze od nakladalnega do razkladalnega mesta, veliko rešitev razvijamo z našimi naročniki, kar je naša prednost. Sicer pa je naša osnovna dejavnost organiziranje in izvajanje železniških prevozov, ki jih v največji meri izvajamo na relaciji Koper – Graz. Tu so še posli z Madžarsko preko Hodoša za Koper ter tranzitni posli iz Madžarske preko Slovenije za Italijo. Vozimo kontejnerje, vozila in žitarice. Tesno sodelujemo z Luko Koper, kakor tudi z našim avstrijskim sestrskim podjetjem LTE, ki se prav tako ukvarja s tovornim železniškim prevozom po Evropi. Lani smo dosegli magično številko 2000 prevozov vlakov, za primerjavo leto poprej »zgolj« 921. Temu povečanju je sledilo tudi zaposlovanje. Konec lanskega leta nas je bilo 29, preteklo leto 18. Dejstvo je, da razvoj podjetja temelji na izobraževanju lastnih strojevodij in dispečerjev. Gre za teoretično in praktično izobraževanje. Usposabljanje strojevodij za samostojno

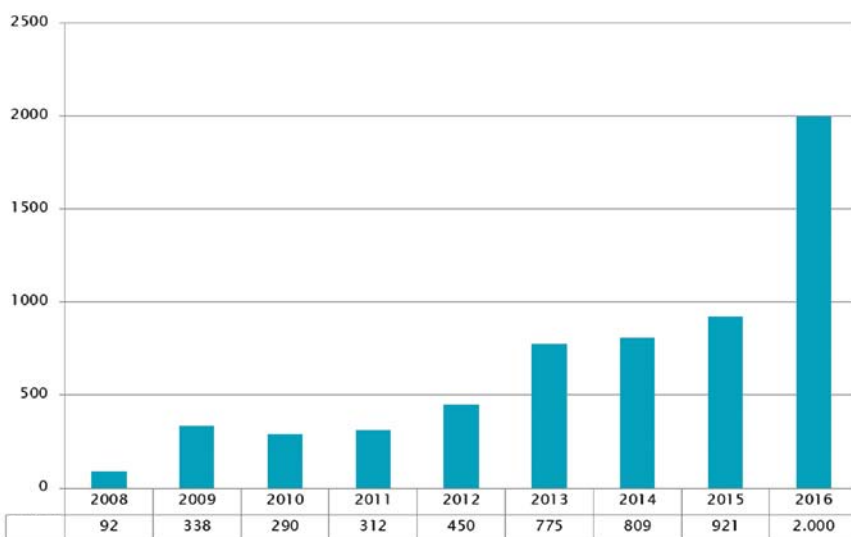


vožnjo traja relativno dolgo, kar sedem do osem mesecev. Mi imamo fante iz vse Slovenije, kar je prednost, saj se prevozi odvijajo po vsej državi. Tako smo dovolj fleksibilni pri razporejanju kadrov. Poudariti pa moram, da je celoten tim naše družbe, ne samo strojevodje, odličen.«

Povečanju prevozov je sledila tudi poslovna rast, tako da so leto 2016 zaključili zelo dobro. Kramberger: »V načrtih za leto 2017 smo predvideli velik poudarek na izobraževanju kadrov za nadaljnjo rast podjetja, vendar smo predvideli bolj umirjeno rast kot lani. Glavni posel je stalen, še vedno vozimo do deset vlakov na teden za Cargo center Graz. Strategija podjetja je v posodabljanju lokomotiv, skladno z rastjo prometa tudi nabava novih ter širitev poslovanja proti jugu, na Hrvaško.«

Na slovenskih progah vozi poleg Adrie Transporta in Slovenskih železnic še en avstrijski prevoznik RCC, znotraj pristanišča pa je prevoznik tudi Luka Koper. Prav vsi se srečujejo z enakimi problemi. Kramberger: »Konstantno se srečujemo s problemi, ki izhajajo iz nezadostne propustnosti proge, omejitev infrastrukture in zmogljivosti na železnici. Infrastrukturno omrežje je pač takšno, kakršno je in tukaj lahko le apeliramo na državo, da pospeši z vlaganji v železniško omrežje.«

Sonja Kranjec



Število prevozov po letih

Vgradili smo opeke iz mulja

V pristanišču moramo zaradi varnosti plovbe ves čas zagotavljati ustrezne globine znotraj luških bazenov. S poglobljanjem plovnih poti nastanejo velike količine morskih sedimentov, prostora za njihovo odlaganje pa je premalo. Vse bolj pereč problem nas je spodbudil, da smo pred leti začeli preučevati alternativne možnosti uporabe morskih sedimentov.

Povezali smo se z Zavodom za gradbeništvo Slovenije in pod okriljem evropskega projekta Safeport izvedli raziskavo z naslovom »Uporaba sedimentov kot sekundarna surovina«. Ta je pokazala, da luški morski sedimenti vsebujejo sestavine, primerne za izdelavo opečnih izdelkov. Idejo smo uresničili skupaj z Goriškimi opekarnami, ki so izdelale prvo večjo količino opečnatih izdelkov. Zidake smo uporabili pri izgradnji predelnih sten novih prostorov za skladiščenje orodja



Morski sedimenti

(Foto: Andrej Pučko)



Predelne stene z zidaki iz morskih sedimentov

(Foto: Boris Kranjac)

in v mizarški delavnici. V Luki Koper je projekt vodil **Boris Kranjac**.

Opeka iz morskega mulja je leta 2014 navdušila žirijo združenja evropskih pristanišč ESPO, ki je Luko Koper nagradila tudi za druge okoljske prakse pri ravnanju z odpadki. Nagrado - bronasto priznanje - za inovativni projekt opeke iz morskega sedimenta je od Gospodarske zbornice Slovenije prejela prijaviteljica inovacije **Franka Cepak**, okoljska menedžerka v Luki Koper.

V prihodnjih letih tako ostaja še veliko izzivov na področju odstranjevanja morskega mulja, saj vzporedno z vlaganji v pristaniško infrastrukturo nastajajo tudi velike potrebe po poglobljanju morskega dna v luških

bazenih. Pokazali smo, da je morski mulj mogoče uporabiti za izdelavo uporabnega proizvoda, kar nam je dalo potrditev, da nadaljujemo z raziskavami na tem področju. S tem namenom smo v letu 2016 s širšim konzorcijem partnerjev pristopili k javnem razpisu Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport za izbor operacij, ki je bil namenjen spodbujanju izvajanja raziskovalno-

razvojnih programov konzorcijev, ki povezujejo akademsko sfero in gospodarstvo ter združujejo znanja in kompetence za razvoj novih produktov, storitev in procesov ter za uporabo novih tehnologij.

Prijava je bila uspešna, zato bomo v sklopu odobrenega projekta nadaljevali z iskanjem cenovno še bolj optimalne mešanice morskega mulja, glin, pepelov in papirniških muljev za izdelavo zidakov. S tem bomo dodatno pridobili večje količine opečnatih izdelkov, ki jih bomo v prihodnje koristno uporabili za izgradnjo zidov, predelnih sten in podobno. V sklopu tega projekta bomo nadaljevali tudi raziskave na področju utrjevanja morskega mulja z vezivi (na primer papirniški mulj) ter ugotavljali najprimernejšo tehnologijo za vmešavanje snovi za hitrejše posedanje izkopanega mulja.

Projekt bo trajal 48 mesecev in se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, ki je delno financiran iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). V Luki Koper pa bodo na projektu sodelovali Franka Cepak, **Jure Mirnik**, **Branko Bandelj**, **Andrej Pučko** in **Gregor Mavrič**. Več podrobnosti o konzorciju partnerjev in vsebini pa je mogoče izvedeti na uradni spletni strani projekta www.celkrog.si.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA IZOBRAŽEVANJE,
ZNANOST IN ŠPORT



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Depo bo velika pridobitev, ko bo končan

Nadaljujemo z urejanjem depoja, terminala za prazne kontejnerje. Gre za obsežna dela, ki jih izvajamo po sklopih.

Kontejnerji so zaželen tovor, po svoje pa tudi zahteven. Prvi pogoj za njihovo skladiščenje je, da morajo biti površine kar se da ravne, sicer se lahko zgodi, da se poškodujejo ali celo prevrnejo. Ko je v drugi polovici leta 2014 PC Kontejnerski terminal izrazil potrebo po izgradnji depoja, se je za najbolj primerno površino izkazala tista, kjer so prej skladiščili dosti lažje in drugačne tovore. Kar pa je potegnilo za seboj vrsto gradbenih in drugih del.

»Že na začetku leta 2015 smo naročili projektno dokumentacijo za gradnjo v več sklopih,« začne razgrinjati ta obsežen projekt **Mara Žerjal** s področja investicij: »Gradnja prve A faze se je začela v maju 2015, ob koncu istega leta smo jo tudi zaključili. Površino smo najprej utrdili in dvignili ter na novo napeljali vodovodno in kanalizacijsko omrežje. Pridobili smo okoli 42.500 kv. metrov novih skladiščnih in manipulativnih površin.

Gradnja druge faze se je nadaljevala jeseni 2016, saj je bilo potrebno pridobiti številna dovoljenja in zaradi pridobivanja kredita evropske investicijske banke, smo ponudbe za izvedbo pridobili po postopkih javnega naročanja kar je realizacijo projekta seveda zavleklo. Poleg tega smo morali pred začetkom izvedbe zagotoviti nadomestne skladiščne površine za lesni terminal in nove poslovne prostore zanj.

Druga faza je zajemala utrditev novih površin na območju bivšega lesnega terminala z izvedbo svetlinih stolpov in ostala območja za izvajanje dodatnih storitev na depoj. Prejšnje površine so bile zgrajene za skladiščenje lažjih tovorov, zato ne bi zdržale teže kontejnerjev in še manj voženj s težko mehanizacijo. Zato smo jih utrdili, da bi lahko na njih



Gradbišče A: Popravljalnica in transformatorska postaja z zunanjimi površinami (zelena – obstoječa stavba popravljalnica, roza – nov nadstrešek na popravljalnici, oranžno – transformatorska postaja).

Gradbišče B: Pralnica kontejnerjev s priklopom na javno kanalizacijsko omrežje in pretrip (rdeče – pretrip, modra – pralnica). Gradbišče C: Tir 18C in prilagoditve obstoječih tirov

skladiščili v višino do sedem praznih kontejnerjev, po potrebi kdaj v bodoče pa tudi šest polnih. Izvajalec del Adriaing, s katerim smo podpisali pogodbo za izvedbo septembra lani, nam je do zdaj uspel predati dva sklopa skladiščnih površin v izmeri okoli 16.500 kv. metrov.

Na zahodni strani površin ob tiru 18 B je predvidena gradnja dodatnega tira 18 C v dolžini 300 metrov. Dodaten tir bo omogočal, da se en kontejnerski vlak razdeli na dva dela na tir 18 B in tir 18 C, tako da bodo ob skladiščnih površinah izvajali tudi manipulacije s kontejnerji ob vlakih. Za te manipulacije je potrebno zagotoviti večje radije tirov, zato je za gradnjo dodatnega tira potrebna prilagoditev sosednjih tirov. Gradnja tira 18 C je predmet evropskega projekta NAPA4CORE pod okriljem programa CEF in je delno sofinanciran s sredstvi EU. Začetek uporabe tira je predviden v aprilu 2017.

Na območju depoja je predvidena tudi nova pralnica za prazne kontejnerje, ki bo imela svojo čistilno napravo za tehnološke odpadne vode in bo priključena na javno kanalizacijo. Čistilna naprava bo omogočala ponovno uporabo prečiščene vode za pranje kontejnerjev. « navede Mara.

Pred samo izvedbo del pa je bilo potrebno pridobiti tudi vrsto soglasij. Mara: »Pridobiti smo morali okoljevarstveno dovoljenje za izpuste tehnoloških vod, vodno soglasje, soglasje od Marjetice in druga soglasja, vse to je zahtevalo veliko dela in potrpljenja.«

Gradnja se nadaljuje. V naslednjih fazah bodo uredili še popravljalnico kontejnerjev, postavili galerije in priklope za preizkušanje frigo kontejnerjev (pre-trip), porušili obstoječo in zgradili novo transformatorsko postajo. Gre za vrsto del, nekatera bodo manj obsežna, druga bolj, tako stroškovno kot

izvedbeno. Seveda bomo o tem poročali v naslednjih številkah našega časopisa.

Kaj bo dokončna ureditev pomenila za kontejnerski terminal, smo vprašali operativnega vodjo terminala **Sandija Ražmana**:

»Bistvena pridobitev bo to, da bomo lahko vse storitve na praznih kontejnerjih, kot so popravilo, panje in pretrip (PTI – električni priklop kontejnerjev), opravljali na enem mestu. Zdaj to delamo po celi luki, kar pomeni dodatne stroške, čas, več delovne sile. Zdaj moramo npr. kontejner peljati v pralnico Inpa, potem ga moramo s terminalskim vlačilcem odpeljati nazaj na depo, kjer ga pripravimo za odpremo. S tem dodatno obremenjujemo že tako zasičene luške poti. Ureditev depoja bo pomenila tudi povečanje kapacitet. Če zdaj naredimo en obrat na dan, jih bomo potem dva ali tri, to pomeni, da bomo naredili tudi več prometa.«

Sonja Kranjec

Od Sv. Andreja do Sv. Katarine

Slovenski dan pomorstva, smo v Luki Koper praznovali z otvoritvijo razstave o izgradnji in razvoju koprskega pristanišča z naslovom »Od Sv. Andreja do Sv. Katarine«. To je bil prvi v nizu dogodkov, ki jih načrtujemo v letošnjem letu, ko praznujemo 60. obletnico. Razstavo smo pripravili v sodelovanju s Pokrajinskim muzejem Koper in je na ogled do **30. aprila 2017** v njihovi galeriji v Kidričevi ulici 23a. Urnik: sreda - petek od 8.00 do 16.00, sobota - nedelja od 10.00 do 14.00, ponedeljek - torek zaprto.

Vabljeni!

