



LUKA KOPER Port of Koper

1957 | 2017

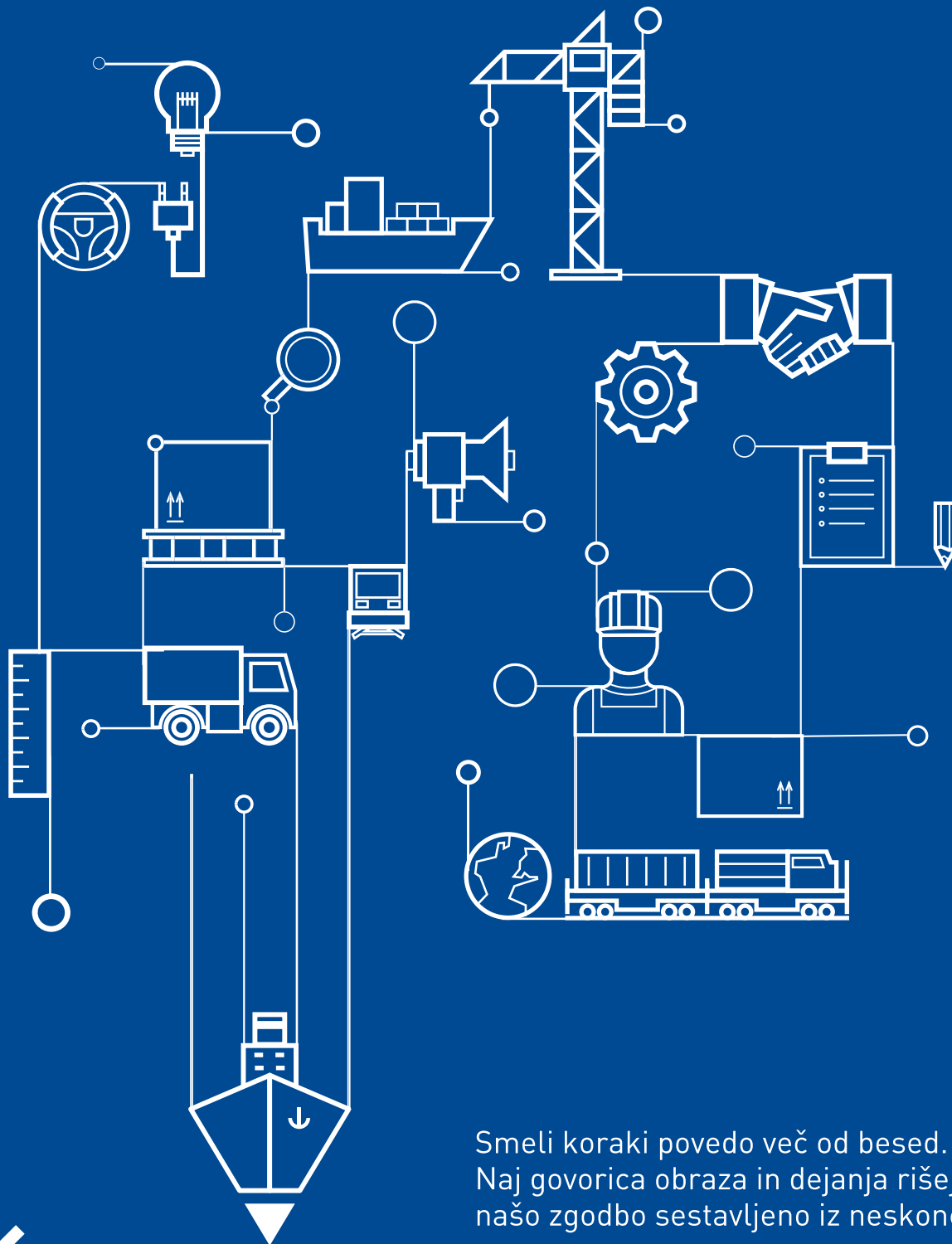
052017

LUŠŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Smeli koraki povedo več od besed.
Naj govorica obraza in dejanja rišejo
našo zgodbo sestavljeno iz neskončno potez.



1957 | 2017

NESKONČNO POTEZ

Luka v številkah

60 let je za človeka dolga doba, v merilu evropskih pristanišč pa je koprška luka v resnici še najstnica. Z zavirljivimi dosežki. V šestdesetih letih smo v Luki Koper:



iz morja dvignili **3,3** km operativne obale



položili **30** km železniških tirov



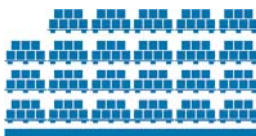
zgradili **70** km cest



zgradili **247.000** m² skladišč



postavili **76.000** m² nadstrešnic



uredili **900.000** m² odprtih skladiščnih površin



na ladje naložili in z ladij razložili **377.870.000** ton najrazličnejšega blaga



na ladje naložili in z ladij razložili **7.860.000** kontejnerjev (TEU)



na ladje naložili in z ladij razložili **7.900.000** avtomobilov



privezali **582** ladij za križarjenje in sprejeli **546.228** turistov



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Mateja Dominko
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Valter Grič, Tatjana Jazbec, 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 Zlatanović
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.



50/50 "PERSPEKTIVE"

Zvezni 07

Slika: Zvest Apollonio

Že 60 let naše in vaše okno v svet

Pravijo, da ni dobro, če voščiš pred rojstnim dnevom, da prinaša nesrečo. Zato se bom vzdržal, saj od izida te številke do obletnice manjka še enajst dni. Sreče ja ne bomo izzivali! Saj ne, da sem tako vraževeren, ampak saj veste, kako pravi italijanski rek, zaupati je dobro, ne zaupati je bolje (fidarsi è bene, non fidarsi è meglio). Kakorkoli, mesec maj je za Luko Koper praznično obarvan, zato smo ob okroglem, 60. jubileju družbe, to številko glasila posvetili pretežno zgodovini in mislim nekaterih ljudi, ki so bili tako in drugače tesno povezani s podjetjem in pristaniščem.

V šoli nas učijo, da je zgodovina najboljša učiteljica. Bo že držalo, ampak bolj kot ne v šolskih učbenikih. Človek je nepredvidljivo bitje, ki včasih preseneti tudi samega sebe. Tako kot znanost še ni preučila vseh skrivnosti vesolja, tudi človeški možgani ostajajo v velikem delu neraziskano in skrivnostno prostranstvo. A ni zanimivo, kako hitro pozabimo koristne nauke ali nova znanja, medtem ko nekatere zamere gojimo celo življenje? Tako je z zgodovino. Vse smo že videli, vse izkusili, pa še vedno padamo na ledu, kot najbolj zarukan osel. Vabim vas, da si podrobno preberete zgodovino pristanišča in Luke Koper. Prepričan sem, da boste našli marsikatero podobnost z današnjimi časi. Pa tudi ugotovili, da so bili v nekih drugih časih, ki so veljali kot režimski, totalitarni, zaprti ljudje veliko bolj hrabri, vztrajni in podjetniški. Razumeti je seveda treba tisti povojni čas, ko so bili ljudje še pod vtisom revolucije, ko je bilo videti vse mogoče, ko pravzaprav niso ničesar imeli in niso imeli kaj izgubiti. Danes smo ljudje otopeli od buljenja v ekrane, zasičeni od materialnih dobrin, opiti od hrepenenja po zadnjem modelu telefona ali boljšem

avtu. Življenje hitro teče, prehitro, da bi se splačalo ustaviti in razmisliti, v kakšnem svetu živimo. Ampak narava je vsemogočna in že sama poskrbi, da se tok misli preusmeri, da ponovno premislimo prioritete in vrednote, da se zavemo sebe in sveta okoli nas. Če drugega ne, nam tu pa tam pošlje kako epidemijo, naravno katastrofo, tudi nacionalistične politike, ki nas streznijo od prekomerne globalizacije in nas z zapiranjem meja prisilijo, da se ponovno vprašamo, kakšno lastno državo si želimo. Ker očitno je ne bomo mogli več tako zlahka zapustiti, ko nam ne bo več všeč. Mogoče je to priložnost za mlade, ki so v zadnjih letih brezupno in apatično opazovali, kako jim sanje in ideali bežijo med prsti. Mogoče je to priložnost za njihove starše, da se spomnijo, zakaj so izbrali samostojno državo in kaj so bili pripravljene takrat narediti za boljši jutri. Pa ne mislim, da je danes vse tako slabo. Kje pa! Na splošno živimo veliko bolje, »komot« in razkošno kot 60 let nazaj. Le včasih se malo izgubimo v prostoru in času. Ampak če ste si vzeli čas in prebrali moje razmišljanje, potem ste že na dobri poti, da boste eden od soustvarjalcev lepše prihodnosti.

Vsem vam, ki tako ali drugače živite v, za, ob, od luke bi rad ob tem okroglem jubileju položil na srce, da naši dami v zgodnjih srednjih letih še naprej stojte ob strani, jo ščitite in včasih razvajate, ampak hkrati jo motivirajte in zahtevajte, da da vse od sebe. In verjemite, da ima veliko darov. Kajti Luka Koper je kot Šavrinka, ki jo je tako rad upodabljal pokojni Zvest Apollonio, je ženska in mati, ljubeča in zaščitniška, odločna in trmasta, upogljiva, vendar nezlomljiva.

Sebastjan Šik

Luka Koper, vse najboljše!

Luka Koper letos slavi 60. obletnico svojega obstoja. Zgodba slovenskega »okna v svet« je zgodba o uspehu podjetja, ki je v zelo kratkem času presešlo lokalne meje in preraslo v ugledno mednarodno družbo, pristanišče, ki ga vodi, pa v sodobno in uveljavljeno evropsko prometno križišče svetovnih blagovnih tokov. Zasluga gre najprej pogumnim in vztrajnim snovalcem in izvajalcem izgradnje tovrnega pristanišča v Kopru, zavzetim luškim delavcem in nenazadnje zaposlenim v poslovnem okolju, ki so vztrajno razvijali in dopolnjevali logistično storitev preko Kopra. Več o prehojeni razvojni poti v nadaljevanju.

MESTO IN PRISTANIŠČE

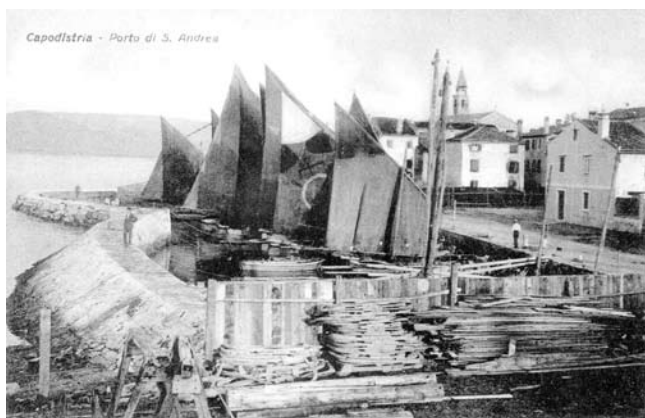
Zgodovina Kopra je tesno povezana z zgodovino pomorstva v Severnem Jadranu. Največji razcvet je Koper doživel v času Beneške republike, ki je v takratnem času veljala za vodilno trgovsko in pomorsko silo v Sredozemlju. Mesto Koper je bilo najpomembnejša postojanka v Istri za trgovino s širšim zaledjem, predvsem avstrijskimi deželami. V tem času je imel Koper dve ladjedelnici in kar šest pristanišč, kjer so pristajale manjše ladje za obalno plovo in ribiške ladje. Živahen pomorski in trgovski utrip je pospešil razvoj številnih drugih gospodarskih dejavnosti v mestu, med njimi tudi solinarstva. Sol so pridelovali na severovzhodnem in južnem delu mesta ob izlivu reke Rižane in Badaševice.

Zlata doba Kopra je trajala vse do leta 1719, ko so Trst in Reko razglasili za svobodni pristanišči. S propadom Beneške republike, prenosom upravne in politične moči iz Kopra v Trst in nenazadnje z izgradnjo železnice Dunaj – Trst leta 1857 pa je Koper dokončno izgubil svojo dominantno pomorsko vlogo.

S propadom Beneške republike se je začel tudi zaton koprskih solin in



Koper s solinami leta 1898



Mandrač sv. Andreja na severnem delu mesta pred letom 1930

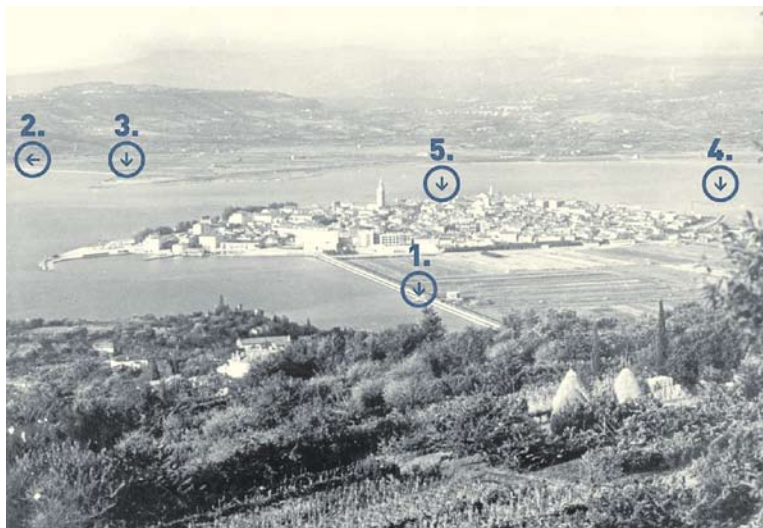
italijanske oblasti so leta 1912 popolnoma opustile pridelavo soli. Plitvine in močvirnato območje okoli Kopra so resno ogrozile zdravje ljudi, zato se je tedanja oblast odločila soline spremeniti v kmetijske površine, kar jim je deloma tudi uspelo.

Čas po drugi svetovni vojni je za Koper pomenil veliko politično negotovost, ki se je zaključila šele s podpisom Londonskega sporazuma leta 1954. Ta je določil končno mejo med Italijo in Jugoslavijo; Trst je s svojim pristaniščem postal italijanski, Koper pa je pripadel Jugoslaviji.

NAČRTOVANJE IN GRADNJA TOVRNEGA PRISTANIŠČA V KOPRU

Gospodarsko šibka obalna mesta so potrebovala nov zagon. Pri iskanju razvojnih

so izbrali predel pred Škocjanskim zatokom na severni strani starega Kopra, v naravno zaščitenem zalivu in je imel dovolj neizkoriščenih površin za fazno izgradnjo pristanišča, stare objekte za skladiščenje soli pa je bilo moč uporabiti za skladiščenje tovora. Rešitev je bila tudi urbanistično ugodna, saj ni zavirala razvoja mesta in prebivalcem ni zastirala pogleda na morje. Pomemben je bil odprt dostop v dolino Rižane, kjer



Predlogi za lokacijo pristanišča

vsebin je skupina vizionarjev zasnovala idejo o izgradnji tovrnega pristanišča v Kopru. Projekt, ki ga je podprla lokalna oblast, sprva ni imel podpore oblasti v Beogradu, sedežu tedanje skupne države Jugoslavije, pa tudi med slovenskimi politikami je bilo malo takih, ki so projekt pomagali izpeljati.

Prve idejne rešitve so izgradnjo pristanišča zarisale v Semedelskem zalivu (1.), na Debelem Rtiču (2.), Ankaranski bonifiki (3.), v Škocjanskem zatoku (4.) in na severnem mestnem obrežju (5.). Kot najprimernejšo lokacijo

je ob Kraškem robu možna navezava na železniško progo Divača – Pula.

V bojzani, da nasprotniki ideje ne bi preprečili gradnje pristanišča, so lokalne oblasti decembra 1955 ustanovile Upravo za melioracijo Koprškega zaliva, ki je pod krinko utrjevanja brežin postavila temelje za začetek gradnje operativne obale pristanišča. Sekretar okrajnega komiteja ZKS Koper **Albert Jakopič-Kajtimir** je pred ustanovitvijo povedal: »Če bi smeli, bi danes ustanovili podjetje za izgradnjo pristanišča Koper, ker tega ne smemo,



Gradnja prve obale, danes potniški terminal

bo Uprava za melioracijo Koprškega zaliva gradila in upravljala pristanišče.«

Leta 1956 so upravo prestrukturirali v Vodno skupnost Koper, ki je prevzela pionirsko vlogo pri izgradnji pristanišča, financirala investicijski program in projekte za gradnjo 400 metrov operativne obale. Gradnja je bila načrtovana v treh etapah po 135 metrov. Način gradnje so prilagajali razpoložljivim finančnim sredstvom in skromni delovni opremi. Pripravljalna dela za izgradnjo pristanišča so stekla aprila 1957, gradnja prvih metrov operativne obale pa štiri mesece pozneje.

Podjetje Pristanišča Koper je bilo ustanovljeno 23. maja 1957 in prevzelo ladijski pretovor v starih pristaniščih Koper, Izola in Piran. Njegova naloga je bila tudi, da pripravi vse potrebno za začetek

prometa v nastajajočem novem koprskem pristanišču.

Sesalni bager Peter Klepec je poglobil morje ob bodoči operativni obali na globino 7,5 do 10 metrov, medtem ko so obalni zid gradili delavci in strokovnjaki Vodne skupnosti sami, brez ustrezne opreme, z orodjem in pripomočki, ki so jih večinoma izdelali sami. Kamenje za oblogo obale so vozili s konji in kmečkimi vozovi iz kamnoloma nad Semedelo. Pri postavitvi betonskih blokov za obalo je le kratek čas sodelovalo plovno dvigalo splitskega Brodospasa Veli Jože, ki se je prav takrat mudil v Koprju zaradi dviga potopljene italijanske potniške ladje Rex.

Sočasno je potekala gradnja okrog 900 metrov dolgega nasipa, ki je Koper povezal z ustjem reke Rižane in fizično zaprl Škocjanski zaton. Za podlago nasipa za zaporo

Škocjanskega zatoka so uporabili borove pilote, na katere so postavili lesene elemente in nanje navozili jalovino (odpadni material) iz rudnika v Sečovljah in Vremskem Britofu. Nasip so nato utrdili s kamenjem iz kamnoloma v Kanegri in na Markovcu. Območje za nasipom so zapolnili z materialom, ki so ga pridobili s poglobljanjem morja. Pri gradnji je sodelovalo sedem mladinskih brigad s 536 mladinkami in mladinci.

Gradnjo nasipa so pričeli tik ob mandraču in trgu Sv. Andreja, nedaleč od nekdanjega skladišča soli in kasneje tovarne za predelavo rib De Langlade. Objekt De Langlade stoji še danes in je sestavni del koprškega pristanišča. Trg. Sv. Andreja danes nosi ime Ribiški trg.

čezoceansko ladjo Splošne plovbe Gorica. V tem času so bili že postavljeni temelji prvega luškega skladišča.

Aprila 1959 je gradnjo pristanišča prevzelo podjetje Pristanišča Koper. Priključil se mu je tehnično investicijski sektor Vodne skupnosti. Za direktorja je bil imenovan **Danilo Petrinja**, dotedanji direktor Vodne skupnosti in »idejni oče« pristanišča.

Ker v slovenski Istri ni bilo strokovnjakov, je podjetje leta 1960 ustanovilo projektivni biro s sedežem v Ljubljani.

LUKA KOPER ZGRADI ŽELEZNIŠKI TIR

V prvih letih delovanja je podjetje Pristanišča Koper pritegnilo v pristanišče številna podjetja, ki so zgradila skladiščne objekte.



Zapora Škocjanskega zatoka

Gradnjo obale in nasipa je financirala Vodna skupnost z lastnimi sredstvi in krediti, medtem ko so druge luke v Jugoslaviji gradili z nepovratnimi sredstvi splošnega investicijskega fonda in z dotacijo zvezne vlade.

Slovesno odprtje pristanišča je bilo 7. decembra 1958, ko so privezali prvo

Podjetje je tako lahko svoja skromna sredstva v večji meri vlagalo v infrastrukturo. Med komitenti zasledimo imena kot so Slovenijales, Uprava silosov in skladišč SRS, Emona, Centroprom, Cinkarna Celje, Mercator ... Leta 1961 je bil zgrajen terminal za južno sadje: naprave za dozorevanje banan,



Prihod prve tovarne ladje Gorica leta 1958



Rezervoarji Cinkarne Celje



Otvoritev terminala za naftne derivate

posebna kondicionirana skladišča za južno sadje in sortirnica sadja. Luka Koper je bila takrat edino pristanišče na severnem Jadranu specializirano za sadje. Največja investicija v šestdesetih letih pa je bil terminal za nafto Petrol, zgrajen leta 1968.

Zaradi težkega, ročnega prekladanja tovora se je podjetje soočalo z močno fluktuacijo. Na obrobju mesta je zgradilo samski dom za zaposlene, saj so številni delavci prihajali iz drugih jugoslovanskih republik.

S sklepom Delavskega sveta se je leta 1961 podjetje preimenovalo v Luko Koper,

leta 1963 pa je koprška luka pridobila status proste carinske cone.

Pretovor v pristanišču je skokovito naraščal. Podjetje je preraslo lokalne in republiške meje, večal se je delež tranzitnega prometa. Luka Koper je tedaj imela predstavništva v Ljubljani, Beogradu, Münchnu in Budimpešti.

Rast prometa je razkrila neustreznost in preobremenjenost edine cestne povezave pristanišča z zaledjem. Luka Koper je zato ustanovila oddelek na železniški postaji Hrpelje – Kozina, kjer je zaposlila 50 ljudi in kupila 20 tovornjakov.

Tovor se je vozil po cesti do Kozine, od tam pa je pot nadaljeval po železnici. Visoki stroški kamionskih prevozov, ki jih je v večjem deležu pokrivala Luka Koper, so ogrozili njeno konkurenčnost in finančno stabilnost.

Pristanišče je nujno potrebovalo železniško povezavo, vendar projekt pri takratni oblasti ni imel podpore, saj niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost proge.

Luka Koper je najprej financirala izdelavo projektov izgradnje železniškega tira, nato pa je prevzela še investitorstvo nad izgradnjo 31,4 km dolgega industrijskega tira od Prešnice do Kopa. Gradnja proge z letno kapaciteto 1,4 milijona ton se je pričela leta 1964. Izjava predsednika Jugoslavije Tita na odprtju, 2. decembra 1967, o koprskem pristanišču odmeva še



Kamionski promet iz pristanišča do najbližje železniške postaje Hrpelje - Kozina

dan: »Nije Hamburg, ali bit će.« (v prevodu Ni Hamburg, ampak bo to postal.)

Pretovor v pristanišču je že dve leti po izgradnji železniške proge presegal njeno kapaciteto. Železnica je upravičila svoj obstoj in celo



Zasipavanje in priprava terena za gradnjo nove obale proti vzhodu

najbolj zagrizeni nasprotniki so morali priznati njeno koristnost.

Leta 1970 je imelo pristanišče 843 metrov operativne obale, 111.000 m² zaprtih skladiščnih površin, eno obalno



Prebiranje sadja



Gradnja železniške tovarne postaje na Srminu



Kljub tekočemu traku v skladišču so vreče prekladali pretežno ročno

dvigalo, podjetje Luka Koper je zaposlovalo 1.395 ljudi. Skupni ladijski pretovor je znašal slaba 2 milijona ton.

NA PRVEM POMOLU
NAJPREJ KRMILA ...

V sedemdesetih je pristanišče hitro spreminjalo svojo podobo. Gradili so obale in skladiščne objekte, nastajal je prvi pomol. Na njegovi severni strani je Luka Koper zgradila novo obalo za les, veliko skladiščno trikotno halo za krmila, tik ob njej terminal tekočih kemikalij s pristajalnim mostom za ladje in rezervoarji. Postavili so novo hladilnico in razširili

kapacitete za skladiščenje lateksa. Podjetje Slovenijales je v pristanišču odprlo svojo žago za rezanje hlodovine. Leta 1980 so v drugem bazenu zaključili gradnjo 272 m dolge obale za sipke tovore, pri čemer je globina bazena omogočala privez ladij nosilnosti do 80.000 ton.

Leta 1973 so v pristanišče prispeli prvi kontejnerji. Njihova količina se je povečevala, zato je Luka Koper uredila začasen kontejnerski terminal ter pričela izgradnjo namenske obale na južnem delu prvega pomola. Izgradnjo 150 metrov obale, skladiščne površine za 2400 TEU, dostopnih železniških tirov ter nakup kontejnerskega portalnega dvigala in druge opreme za delo na skladišču so zaključili septembra 1979. Letna kapaciteta kontejnerskega terminala je bila 50.000 TEU. V prvem bazenu so zgradili tudi privezno mesto za ladje z vozili.



Gradnja trikotne hale na severnem delu prvega pomola



Rezervoarji podjetja Centroprom in obrat Troples podjetja Slovenijales

Finančno breme, ki ga je kolektiv podjetja Luka Koper prevzel z izgradnjo pristanišča in železnice, neusklajenost kapacitet ter slaba organizacija so potisnili Luko Koper v finančne težave. V podjetje je prišla nova vodstvena ekipa z **Brunom Koreličem** na čelu. Zbor delavcev leta 1978 je sprejel sanacijski program, ki so mu sledile številne organizacijske in kadrovske spremembe. Sanacijski program je bil uspešen, k čemur je pripomoglo tudi financiranje luške infrastrukture preko Samoupravne interesne skupnosti za železniški in luški promet.

Leta 1980 je imelo pristanišče 1.546 m

operativne obale, 127.800 m² zaprtih skladiščnih površin, 40.700 m³ rezervoarskega prostora za tekoče tovore in 7 obalnih dvigal. V Luki Koper je bilo zaposlenih 1.631 ljudi. Skupni ladijski pretovor je dosegel 2,5 milijona ton, kontejnerski promet pa 37.831 TEU kontejnerskih enot.

... NA DRUGEM POMOLU PA ENERGENTI

V osemdesetih letih se je začel obsežen razvojni cikel. Nastajal je drugi pomol.

Najpomembnejša investicija na njegovem severnem delu je bil leta 1984 terminal za razsute tovore, na južnem delu pa leta 1988 silos za žita s kapaciteto 60.000 ton ter tik ob njem novi rezervoarji za olje.

Razvoj pristanišča se je nadaljeval v smeri intermodalnega in kombiniranega transporta. Luka Koper je zgradila drugi privez za trajektne ladje, nabavila drugo kontejnersko dvigalo in leta 1983 še tretje.

Dvigala so bila plod domačega znanja mariborske Metalne. Konec osemdesetih je kontejnerski terminal pridobil novih 100



Otvoritev železniške proge Koper – Prešnica





Leto 1989



Podaljševanje kontejnerske obale (1981)

metrov obale in 18.000 m² skladišnih površin za kontejnerje. V zaledju prvega pomola je Luka Koper skupaj s podjetjem Slovenijales zgradila veliko skladišče in krojilnico za les, namenjeno izvozu lesa. Dolžina železniških tirov znotraj pristanišča se je v tem desetletju povečala za skoraj 9 kilometrov.

Ob koncu osemdesetih let se je podjetje Luka Koper znova soočilo z organizacijskimi spremembami. V letih po osamosvojitvi Slovenije se je število zaposlenih prepolovilo, iz podjetja so bile izločene nekatere dejavnosti, ki so jih prevzela zasebna podjetja, nekatera v solastništvu Luke Koper.

Leta 1990 je imelo pristanišče 2.250 metrov operativne obale, 166.200 zaprtih skladišnih površin, 12 obalnih dvigal in 1.562 zaposlenih ljudi. Skupni

ladijski pretovor je dosegel številko 5,5 milijona ton. Pretovor kontejnerjev znašal 94.676 TEU, število vozil pa 14.843.

AVTOMOBILI POTREBUJEJO PROSTOR

Jugoslavija je leta 1991 razpadla. Po koncu osamosvojitvene vojne so 23. oktobra 1991 zadnji vojaki Jugoslovanske ljudske armade zapustili slovensko ozemlje preko kopskega pristanišča.

Z osamosvojitvijo Slovenije je Luka Koper izgubila del svojih trgov, ladijski pretovor je padel za petino. Prekinili so se blagovni tokovi z državami nekdanje Jugoslavije, ki jih je Luka z intenzivnim trženjem pristanišča kot distribucijskega središča za srednjo Evropo nadomestila za trgi zalednih držav.

V devetdesetih letih je potekalo lastninsko preoblikovanje podjetja, proces, ko je družbena lastnina dobila znane lastnike. Najtežje je bilo usklajevanje glede modela lastninjenja. Država je želela podjetje v celoti poddržaviti, medtem ko se je podjetje zavzemalo za poslovno neodvisnost. Država je z zakonom poddržavila zemljišča in luško infrastrukturo, preostala sredstva, objekti in oprema, pa so postala zasebna lastnina Luke Koper.

Proces lastninjenja je bil zaključen 7. junija 1996 z vpisom Luke Koper kot delniške družbe v sodni register. Država kot lastnica pristaniške infrastrukture je postala 51-odstotna lastnica podjetja Luka Koper, d. d.. Še istega leta je delnica z oznako LKPG začela kotirati na Ljubljanski borzi vrednostnih papirjev.

Država je leta 2008 Luki Koper podelila koncesijo za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v kopskem tovnem pristanišču do leta 2043.

Največ investicijskih sredstev je Luka Koper v devetdesetih letih namenila povečanju kapacitet za tekoče in sipke tovore, zgradila terminal za živino na novi lokaciji, center za ravnanje z odpadki ter ob koncu desetletja še garažno hišo za 3.500 avtomobilov.

Leta 1997 je postala Luka Koper prvo evropsko pristanišče, ki je imelo poslovanje celovito urejeno v skladu z mednarodnimi standardi kakovosti. Za izvajanje storitev je pridobila

certifikat kakovosti ISO 9001, tri leta pozneje pa še okoljski certifikat ISO 14001.

Leta 2000 je imelo pristanišče 2.578 metrov operativne obale, 190.200 zaprtih skladišnih površin, 15 obalnih dvigal in je zaposlovalo 632 ljudi. Skupni ladijski pretovor je dosegel številko 5,5 milijona ton. Pretovor kontejnerjev je znašal 86.679 TEU, število vozil pa 205.026.

LUKA POSTANE EVROPSKA LUKA

Na prelomu tisočletja se je podjetje Luka Koper, d. d., podalo v novo avanturo. Prevzelo je vodenje kontejnerskega terminala v Trstu na tamkajšnjem sedmem pomolu. Skupaj z italijanskimi partnerji je ustanovilo mešano družbo TICT, Trieste International Container Terminal, ki je pridobila 30-letno koncesijo. Zaradi močnih političnih pritiskov tržaške desnice je Luka Koper leta 2004 svoj večinski delež v družbi TICT prodala.

Leta 2004 je Slovenija vstopila v Evropsko unijo. Kopsko pristanišče je tudi uradno postalo logistična vstopna točka za blago, namenjeno v Evropo. Čez nekaj let mu je Evropska unija priznala strateško vlogo in ga kot jedrno pristanišče umestila v mediteranski in baltsko-jadranski evropski koridor.

Leta 2005 je Luka razširila svojo dejavnost tudi na potniški promet, kateremu je dodelila površino tik ob mestu. Uredili so pristajalno



Prihod prvih avtomobilov Hyundai v Koper (1990)



Prva faza garažne hiše (1999)

mesto, kjer se lahko privežejo velike ladje za križarjenje. S »plavajočimi hoteli« Koper vsako leto obišče tudi do sto tisoč turistov.

V skladu s takratno strategijo se je družba usmerila tudi v razvoj suhozemnih

razprostira na 280 hektarjih, se lahko na podlagi tega dokumenta razširi še za tretjino - na skupno 404 hektarje.

Največ investicijskih sredstev po letu 2000 je družba vložila v razvoj kontejnerskih



Potniški terminal

terminalov, kar se je čez nekaj let v večini primerov izkazalo kot neracionalna poslovna odločitev. Danes deluje le nekdanji kamionski terminal v Sežani, s katerim upravlja hčerinska družba Adria Terminali.

Globalna gospodarska kriza se je dotaknila tudi Luke Koper. Posledice so uspešno prebrodili in promet je po letu 2009, ko so zabeležili 20-odstotni padec, začel znova strmo naraščati. Družba si je zastavila novo poslovno strategijo in se osredotočila na svojo osnovno dejavnost.

Vlada Republike Slovenije je leta 2011 sprejela Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru in s tem načrtala prihodnji prostorski razvoj pristanišča. Dokument je pomenil kompromis med potrebami pristanišča, zahtevami zakonodaje in željami lokalne skupnosti. Koprsko pristanišče, ki se

kapacitet. Obalo so podaljšali za 146 metrov, poglobili morje ob obali na globino 15 metrov, uredili nove skladiščne površine v zaledju ter nabavili štiri nova obalna kontejnerska dvigala ter

številno opremo za delo na skladišču in železniških tirih. Leta 2010 je Luka Koper postala največje kontejnersko pristanišče v Jadranskem morju po številu pretovorjenih kontejnerskih enot (TEU) letno. V koprsko pristanišče prihajajo največji svetovni kontejnerski ladjarji in nekateri vzpostavijo direktne ladijske povezave med Koprom in Daljnim vzhodom.

Na področju pretovora vozil je družba vlagala v nove površine in širitev garažne hiše. Po številu pretovorjenih avtomobilov se Luka Koper danes uvršča med največje avtomobilske terminale v Sredozemlju. Pomemben korak je naredila tudi pri pretovoru tekočih tovorov z izgradnjo šestih rezervoarjev za oskrbo zaledja z alkoholi in letalskim gorivom.

Urejeno poslovno okolje, skrb za okolje in družbeno odgovornost Luke Koper potrjujejo priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost, evropsko priznanje za poslovno odličnost fundacije EFQM (European Foundation for Quality Management), najvišji evropski okoljski certifikat EMAS in nagrada Združenja evropskih morskih pristanišč ESPO (European Sea Ports Organisation) na področju recikliranja in ponovne uporabe odpadkov.

Leta 2016 ima pristanišče 3.300 metrov operativne obale, 247.000 zaprtih skladiščnih površin, 22 obalnih dvigal in zaposluje

886 ljudi. Skupni ladijski pretovor doseže številko 22 milijona ton, pretovor kontejnerjev 844.766 TEU, število vozil pa se povzpne na 749.006.

PRISTANIŠČE JUTRI

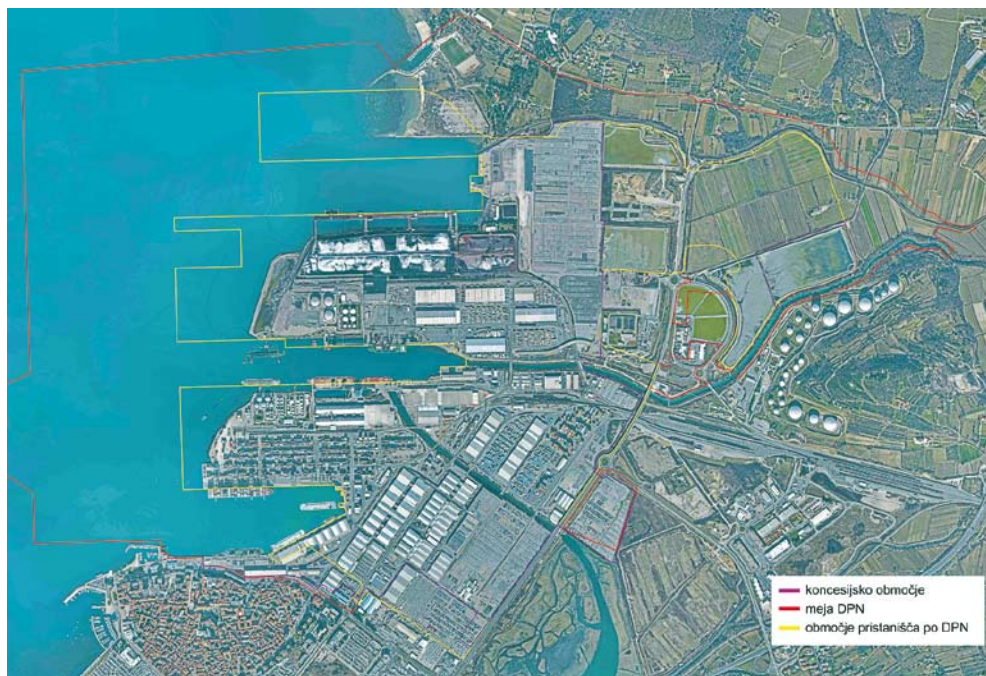
Luka Koper ni le slovensko okno v svet. Z uvrstitvijo na sredozemski in baltsko-jadranski koridor je koprskemu pristanišču vlogo evropskega prometnega vozlišča dodelila tudi Evropska unija.

Pred šestdesetimi leti se je razvoj pristanišča začel na severni obali Kopra in pri mandraču Svetega Andreja. Ob pridobivanju novih površin sta v morju zrasla najprej prvi, nato pa še drugi pomol. Dokončno prostorsko ureditev je pristanišču načrtoval Državni prostorski načrt, ki luško območje na skrajnem severu zaključuje pred mandračem Svete 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 tem gradivu lahko zaključimo, da so nastanek in razvoj pristanišča navdihovala vizija in pogum. Ta nauk iz zgodovine mora biti naše vodilo tudi v prihodnje.

Povzetek z razstave, posvečene 60. jubileju Luke Koper, pripravila Tatjana Jazbec

Foto: arhiv Luke Koper



Trenutkov, ko bi lahko obupali, je bilo v zgodovini te družbe kar nekaj

Ob okroglem jubileju družbe smo k pogovoru povabili predsednika uprave Dragomirja Matića. V družbi je, s kratko prekinitvijo, zaposlen že več kot trideset let in je bil tudi sam priča spremembam, razvojnim dosežkom in krizam. Na čelu družbe je že skoraj polna tri leta. Z njim smo se pogovarjali o Luki Koper, kot bi si jo želel in kot bi si jo zaslužili zaposleni in vsi, ki z luko in ob luki živijo.

ZAČNIVA S PRIHODNOSTJO. KJE VIDITE PODJETJE ČEZ 10 LET?

V Luki Koper vemo, kakšno podjetje si želimo čez deset let. To smo zapisali v naših strateških načrtih, ki smo jih sprejeli leta 2015. Luka Koper je že danes uspešno podjetje, ki si je izbrilo svoj položaj v evropskem prostoru, ne samo na območju severnega Jadrana, ampak cele Evrope in je s strani naših strank in konkurentov prepoznana kot verodostojen partner.

BO PRISTANIŠČE V NASLEDNJIH DESET LETIH OSTALO VEČNAMENSKO?

Pristanišče bo ostalo večnamensko, ker to prinaša določene koristi. Je pa dejstvo, da se bo obseg posameznih blagovnih skupin prilagajal trendom na svetovni ravni.

KAKŠNEGA LASTNIKA PA BI SI ŽELELI ČEZ 10 LET?

Že danes bi si želeli lastnika, ki bi se poenotil z našo vizijo, ki bi imel enake cilje, kot smo si jih širše vodstvo družbe in vsi zaposleni zadali. Želimo si lastnika, ki bo po svojih močeh pripomogel, da bi te cilje tudi dosegli. Pravi lastnik je tisti, ki želi podjetju dobro, da raste in se razvija. S tem uresničuje svoje lastniške interese in interese vseh zaposlenih, poslovnih partnerjev in širšega okolja. Žal to ni vedno tako.

BOMO IMELI ČEZ DESET LET V SLOVENIJI PRISTANIŠKO UPRAVO?

Skozi 60-letno zgodovino pristanišča se je pokazalo, da je taka organiziranost pristaniškega področja, kot jo imamo v Sloveniji, učinkovita in uspešna. Tisti, ki so promovirali pristaniško upravo, niso uspeli dokazati



Foto: Denis Zupan

niti z enim argumentom, zakaj bi morali to področje spreminjati oziroma v čem bi bila drugačna ureditev boljša. Konkurenti nam tak model zavidajo. Poslovni partnerji ga podpirajo, saj sami občutijo pozitiven vpliv na operativnem, komercialnem in investicijskem področju. Model, ki smo ga razvili v Sloveniji omogoča fleksibilnost ter boljši izkoristek vseh resursov, komercialno lahko stranke zaključijo posel na enem mestu, infrastrukturo in naložbe pa smiselno prilagajamo povpraševanju in potrebam na trgu. Tega v sistemu pristaniške uprave praviloma ne najdete. Sicer pa ima država mehanizme in vzvode za usmerjanje razvoja pristanišča tudi brez pristaniške uprave, skozi državni prostorski

načrt (DPN), ki je postavil okvire razvoja pristanišča in program razvoja pristanišča, ki vsebuje seznam vseh naložb in ga potrjuje vlada.

OD KOD TOREJ TE NAPETOSTI MED KOPROM IN LJUBLJANO, KI SE VLEČEJO ŽE DESET IN VEČ LET? GRE ZA NEPOZNAVANJE, NERAZUMEVANJE, DRUGAČNE INTERESE?

Nepoznavanje in nerazumevanje ne moreta biti razlog. V vseh teh letih smo tolikokrat razlagali prednosti in slabosti enega in drugega modela organiziranosti in upravljanja pristanišča, zato ne more biti izgovor nepoznavanje. Predvsem gre za različne cilje in če ti niso enotni, pride do napetosti in zaviranja razvoja.

TO BO DRŽALO, SAJ JE BILO PO SPREJETJU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA PRISTANIŠČE LETA 2011 PRIČAKOVATI, DA BO LUKA KOPER HITREJE IZKORISTILA DODATNIH 120 HEKTARJEV KAPACITET.

Pristanišče se razteza na 280 hektarih in to je enaka površina kot leta 2008, ko je bila podpisana koncesijska pogodba. V vseh teh letih se borimo za dodatna zemljišča, ki so po DPN namenjena pristaniški dejavnosti, vendar vedno znova naletimo na neurejene lastniške razmere. To bi morala država urediti že ob podpisu koncesijske pogodbe oziroma najkasneje s sprejetjem DPN, torej pridobiti vsa zemljišča v svojo last. Tako da imamo še danes na območju pristanišča parcele, ki so v lasti lokalnih skupnosti in fizičnih oseb. Zaradi te neurejenosti stojijo ključni razvojni projekti kot so dodatne skladiščne površine, novi vhodi in podaljšanje prvega pomola.

DO LETA 2030 NAJ BI V PRISTANIŠKO DEJAVNOST INVESTIRALI 700 MILIJONOV EVROV. TO NI MALO DENARJA. BO LUKA KOPER SPOSOBNA SAMA FINANCIRATI TE NALOŽBE?

Luka Koper je z lastnimi viri do zdaj zgradila celotno infrastrukturo v pristanišču. Tudi v prihodnje bo tako. Že v zadnjih letih na letni ravni investiramo med 50 in 70 milijoni evrov v našo osnovno dejavnost, ki, kot vidimo, generira večji pretovor in višje prihodke.

TEH INVESTICIJ DO LETA 2030 BO SKORAJ ZA EN TIR KOPER-DIVAČA. IN VSE KAŽE, DA BO TREBA ZANJ ŠE DODATNO PRISPEVATI.

OČITNO SE ZGODOVINA PONAVLJA.

Težko primerjam, ker še danes ne vemo, kolikšna je realna vrednost drugega tira. Pričakovali bi, da Luka Koper zanj že ves čas prispeva koncesnino, davke, dividende in druge prispevke v državni proračun. Od pomolov, ki jih je zgradila Luka Koper, imajo koristi tudi drugi udeleženci v logistiki. Potemtakem bi lahko pričakovali, da bodo tudi ti vlagali v razvoj pristaniške infrastrukture. Gre za podobno logiko. Je pa dejstvo, da je drugi tir potreben, če želimo povečevati pretovor preko pristanišča. S tem bo pristanišče lahko generiralo dodatne finančne učinke za državni proračun, skozi koncesnino in dividende. Torej, Luka Koper ne le da bo prispevala za gradnjo drugega tira, ampak že prispeva vsa ta leta. Z drugim tirom bo ta prispevek še večji. Ključno vprašanje pa je, za kaj smo ta sredstva v državi porabili.

VI STE V PODJETJU ŽE VEČ KOT 30 LET. KAJ IN KAKO SE JE SPREMENILO PRISTANIŠČE?

Vidi se najprej v obsegu oziroma prostorski širitvi pristanišča. Postopno je postajalo večnamensko in ima danes kar 12 specializiranih terminalov. Pozna se trend modernizacije in avtomatizacije. Nekateri tovari so izginili oziroma jih danes prekladamo povsem drugače kot takrat. Vse več blaga prihaja v kontejnerjih. Manj je klasičnega fizičnega dela, vendar bo ta dejavnost vedno ostala delovno intenzivna. Popolne avtomatizacije ne bo.

ZATO TUDI V ZADNJIH TREH, ŠTIRIH LETIH TOLIKO NOVIH ZAPOSILITEV.

Tako je. V zadnjih letih smo zaposlili v povprečju 50 novih sodelavcev letno. Če bo podjetje uspelo uresničiti svoje razvojne načrte, bo rasel pretovor in potreba po dodatnih zaposlenih. Velik interes po zaposlitvi v Luku Koper je dokaz, da je podjetje na pravi poti, da pravilno funkcionira.

VERJETNO JE LEPO VODITI FIRMO, KJER IMAJO

ZAPOSLENI TAKO VISOKO STOPNJO PRIPADNOSTI.

To je pohvalno za podjetje. Tako je bilo tudi v preteklosti, ko so se zaposleni odrekli marsičemu, ker so verjeli v gradnjo pristanišča. Poleg tega ne smemo pozabiti, da je delo v pristanišču specifično, ker pristanišče ne miruje, ne za praznike, ne v slabih vremenskih razmerah, ne ponoči.

PRISTANIŠČE NI OSAMLJEN OTOK SREDI OCEANA. KAKŠNA SOSEDA ŽELI BITI LUKA KOPER?

Lokalni prebivalci so del Luke Koper in obratno. Mesto in pristanišče sta soodvisna. Podjetje mora seveda v prvi vrsti skrbeti za dobro poslovanje, da lahko generira delovna mesta in prispeva v lokalne proračune. Hkrati pa mora skrbeti za trajnostni razvoj in zmanjševati vpliv pristaniške dejavnosti. To počnemo na razne načine. Od monitoringa različnih emisij, do investicij v zelene tehnologije.

ČE POTEGNEVA ČRTO. PRAVI MALI ČUDEŽ JE, KAKO JE SPLOH PRIŠLO DO GRADNJE PRISTANIŠČA, KI V ZAČETKU NI IMELO POLITIČNE PODPORE, KAKO SE JE POTEK Z MUKO RAZVIJALO, KAKŠNE USPEHE DOSEGA KLJUB MAJHNOSTI IN OMEJENOSTI. VIZIJA IN VZTRAJNOST STA OČITNO ZAPISANI V DNK TEGA PODJETJA.

Če pogledamo 60 let nazaj in primerjamo s tem, kje je Luka Koper danes, je to velik čudež. Zasluge za to gredo izključno in samo ljudem. Tistim predhodnikom, ki so bili od samega začetka vizionarji, optimisti in vztrajneži, ki niso nikoli obupali. Trenutkov, ko bi lahko obupali, pa je bilo v zgodovini te družbe kar nekaj. Tudi danes imamo ljudi, ki so pripravljeni nadaljevati po stopinjah predhodnikov. V Luku Koper imamo željo, voljo in pripravljenost, da zgodbo o uspehu peljemo in gradimo naprej.

Sebastjan Šik

Že 20 let zasledujemo tudi odličnost

Luka Koper je bila med prvimi evropskimi pristanišči, ki je celotno poslovanje uredila v skladu z mednarodnimi standardi kakovosti.

Že leta 1994 smo načela kakovosti začeli vnašati v naše delovne sisteme in prakse, tri leta kasneje pa pridobili prvi certifikat za skladnost sistema kakovosti

Govorniki so se strinjali, da so sistemi vodenja prednost za vsako organizacijo, saj jim omogočajo urejeno poslovanje ter priložnost za nadaljnjo rast in razvoj.



Na dogodku smo prejeli najnovejši certifikat za sistem vodenja kakovosti ISO 9001:2015, ki so ga iz Luke Koper prevzeli uprava in za to področje zadolženi sodelavci (z leve): Edi Markič, Metka Sušec Praček, Andraž Novak, Irena Vinček in Borut Umer Foto: Mateja Clarići

s standardi ISO 9002. V naslednjih letih smo začeli uvajati tudi model poslovne odličnosti in poslovanje in leta 2005 prejeli evropsko priznanje na tem področju. V tem času smo pridobili še druge certifikate, povezane z varnostjo živil in zdravja pri delu.

V koprski Rotundi je 5. maja potekal posvet z naslovom Sistemi vodenja breme ali prednost?, ki ga je organiziral SIQ Slovenski inštitut za kakovost in meroslovje v sodelovanju z Luko Koper.

Prvi certifikat (ISO 9001) smo pridobili pred okrogli 20 leti, ta sistem pa danes nadgrajujemo z novo izdajo, ki je še bolj usmerjena v doseganje rezultatov in nenehne izboljšave poslovanja. »V Luku Koper smo ponosni na pridobljene certifikate in jih razumemo kot motivacijo za zviševanje ravni kakovosti našega dela, kar se nenazadnje odraža tudi v zadovoljstvu naših poslovnih partnerjev,« je prejem pomembne listine komentiral predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**.



Namesto češnje na torti - himna

Luka Koper je dobila svojo prvo pesem, odo, ki je posvečena edini tovorni luki v Sloveniji. Čustvena, pomenljiva in melodična. Besedilo je napisala naša sodelavka **Andreja Ličen Čok**, zapela pa jo je njena hči **Kristina**. Kako je nastajala pa v nadaljevanju.

ANDREJA, KAKŠNA JE TVOJA VLOGA V LUKI KOPER?

V Luki sem na področju financ zaposlena že od leta 1995, pred tem sem bila luška študentka – če v tem obdobju ne razviješ pripadnosti družbi, ga pač nikoli ne. Poleg strokovnega dela sem želela družbi pustiti tudi košček sebe v obliki pesmi, posvečene Luki Koper.

SI ŽE NAPISALA KAKŠNO PESEM PRED NAŠO?

Ja, že kar nekaj, začela pa sem na dokaj nenavaden način. Ko je Kristina začela peti pri **Lei Sirk**, so me izzvali in prosili za besedilo pesmi, s katero se je Kristina prijavila na enega od otroških festivalov. In tako je nastalo moje prvo besedilo. To je bilo pred več kot petimi leti in od takrat sem jih napisala že kar nekaj, za vsak festival novo pesem. Na moje veliko presenečenje sem dobila nagrado za najboljšo besedilo pesmi (Sanje so) na mednarodnem otroškem festivalu v Bosni. Ta pesem je doživela neverjeten uspeh, saj je poleg te nagrade dobila še eno - za najboljšo priredbo (**Jani Hace**), Kristina pa je s to pesmijo na koncu tudi zmagala.

OD KOD IDEJA ZA LUŠKO PESEM?

Ko sem nekega dne z Belvederja opazovala to

naše »mesto v mestu«, vpeto v veličastno lepoto narave in kruto resničnost vsakodnevnega gospodarstva, sem si rekla: »No, da vidim, ali ti uspe napisati kaj lepega, nežnega in hkrati veličastnega za ta naš biser primorskega gospodarstva!« In sem presenetila samo sebe! Upam, da bo vseč tudi drugim.

KAJ PA NAVDIH ZA BESEDILO?

Prepletanje lepe narave, brezmejnosti morja in gospodarske dejavnosti - zame je bila to težka naloga. Izpostaviti sem želela vse pozitivne strani luke, od neposredne bližine mesta, do tesne povezanosti z njim in njegovimi prebivalci, do našega ponosa in hvaležnosti, da lahko soustvarjamo z luko na tem mestu, kjer »se zdi, da že od vekov ponosno stoji«. Seveda je vključen tudi nacionalni ponos.

SI PISALA PESEM, KI JE BOLJ PISANA NA KOŽO KRISTINI ALI LUKI?

(smeh) Ne želim, da me imate za slabo mamo, vendar pri pisanju pesmi sploh nisem mislila na Kristino. Moje glavno vodilo je bilo, da se vloga naše luke ovekoveči tudi v glasbi in se z umetniškim pridihom preda mladim generacijam. Želim si, da bi se čim več mladih preizkusilo v izvedbi pesmi

– pevsko ali z inštrumentom – in upam, da bodo ob tem uživali vsaj tako, kot smo avtorji pri njenem nastajanju.

SE JE NA SNEMANJU PESMI IN MED NASTAJANJEM ZGODILO KAJ POSEBNEGA?

Andreja: Hja, vsaka pesem ima svojo zgodbo. Besedilo je v izvorni obliki dolgo ležalo v mojem predalu, ko pa je lani začelo dobivati svojo »glasbeno obleko«, sem ga morala nekoliko spremeniti. To je vedno najtežje in nešteto verzov sem sestavila, preden sem po treh dneh iskanja (med točenjem goriva v avto) našla besede, sestavila zadnji verz in bila s tem končno zadovoljna. Je pa tik pred snemanjem Kristina od zdravnice dobila »prepoved« naprezanja glasilk zaradi mutiranja. Ampak tudi to se je srečno končalo, saj je pesem skomponirana za širše občinstvo in iz strokovnega vidika ni pretirano zahtevna, tako da je šlo snemanje kot po maslu.

Kristina: Vsako snemanje je zelo zanimivo in posebno, veliko se nasmejemo in vsakič je čisto drugačna, nova izkušnja. Meni je najlepše takrat, ko je glavni vokal že posnet in je potrebno posneti še back vokale (pevsko spremljavo), to mi je res najlepše. Vse back vokale sva odpeli skupaj z Leo Sirk in tudi drugače zelo rada pojem spremljevalne glasove. Ko poslušam pesmi po radiu, zraven vedno prepevam vse grogoče spremljave.

KRISTINA, TI JE ŠLA MELODIJA TAKOJ V UHO?

Ja, tudi sicer mi gredo melodije zelo hitro v uho in si jih tudi hitro zapomnim. Sicer pa je mama želela, da bi bila ta pesem zelo poslušljiva in bi si jo tudi drugi hitro zapomnili, prepevali ali celo igrali. Mislim, da ji je dobro uspelo.



TVOJA PEVSKA POT JE ZANIMIVA, TELEVIZIJA, RESNIČNOSTNI ŠOV ...

Vse skupaj se je začelo čisto slučajno, ko sem začela igrati flavto in peti pri Lei Sirk. Potem sem se začela udeleževati festivalov v Sloveniji in tujini ter prinesla domov kar nekaj nagrad. Čisto posebna izkušnja pa je bilo sodelovanje v televizijski oddaji Razred talentov na Planet TV. To je bilo full lepo obdobje, tudi če je bilo zelo zahtevno zaradi premalo časa med oddajami in napornih voženj v Ljubljano, sem na nastopih zelo uživala.

PRED KAKO VELIKIM OBČINSTVOM SI ŽE PELA?

Začela sem z majhnimi nastopi, kjer smo peli pred starši. Največje občinstvo, pred katerim sem zapela, je štelo več tisoč ljudi v Izoli, kjer sem septembra 2014 na proslavi ob priključitvi Primorske matični domovini zapela svojo pesem Moj svet. V publikli so sedeli tudi župani občin in predsednik države, dogodek pa je prenašala televizija.

KAKO NAŠO LUKO DOŽIVLJAŠ TI?

Luka je predvsem mamina služba – pred časom sem šla pogledat, kje dela in zdaj si jo vedno predstavljam za njeno pisalno mizo. Za njeno pisarno pa so tista velika dvigala, ki v vetru plešejo ...

Mateja Dominko



Foto: arhiv Kristina Čok

Bruno Korelič, dolgoletni bivši direktor Luke Koper

»Spominov je veliko, lepih in tudi tistih manj lepih, ki pa se s časom nekako zabrišejo. Najprej o pogledu za nazaj: z Luko Koper sem bil povezan 28 let, pravzaprav celo 30, če upoštevam še čas, ko sem delal na Feršpedu. Zlasti od leta 1977 naprej smo uspeli za Luko Koper narediti dve pomembni stvari. Na novo smo postavili usposobljeno, izobraženo in mlajšo ekipo strokovnih ljudi. Ustvarili pa smo tudi drugačno klimo na vseh nivojih v primerjavi s tisto prej. Od slabo razvitega podjetja se je Luka Koper razvila v sodobno pristanišče, ki se lahko primerja z najboljšimi evropskimi pristanišči. To sta bila ključna dosežka. V zadnjih desetih letih pa je bilo narejenih tudi nekaj velikih, poslovnih in sistemskih napak. Leta 2007 je država



s preglasovanjem o spremembah statuta na skupščini prednostne delnice preoblikovala v navadne. Do tedaj je imela država 49 odstotkov prednostnih delnic in 2 odstotka navadnih. Imetnik prednostnih delnic ni imel pravice odločati o pomembnih poslovnih

zadevah in ne o dobičku pri poslovanju, te delnice so imele tudi bistveno nižji donos. S spremembo delnic v navadne so bili oškodovani tudi mali delničarji, nižja je bila nato tudi dividenda na delnico. Predvsem pa je ta poteza odprla politiki vrata, da lahko posega v poslovne odločitve podjetja in tudi v kadrovanje. Škoda, da se je to zgodilo.

O pogledu za naprej, pa mislim in želim Luko Koper, da bi uprava uspela urediti odnose z največjim lastnikom, z državo, ki je zdaj očitno cokla v razvoju pristanišča in pri njegovi gradnji. Pomembno za prihodnost Luke Koper je tudi, da se uprave in nadzorni sveti ne menjajo tako pogosto. Tako veliko in pomembno infrastrukturno podjetje je občutljivo za konkurenco ter nujno potrebuje stabilno poslovno okolje, kar je pogoj za njegovo nemoteno poslovanje in rast.«

Vojko Čok, bivši direktor Luke Koper in dolgoletni direktor Banke Koper

»Želim, da bi se sedanji uspešni trenutek za Luko Koper nadaljeval čim dlje. Vedno sem bil povezan z njo. Že v osnovni šoli sem z zanimanjem gledal



Veli Jože in velike betonske bloke, s katerimi so gradili luške obale. Bil sem zraven, ko je pristala prva ladja Gorica. Na srednji šoli smo hodili prebirat sadje v luko, da smo si zaslužili za zaključne izlete. Kot študent sem bil v luki na praksi in Luka Koper je bila tudi moja prva zaposlitev. Najprej kot pripravnik, nato sem šel skozi različne funkcije.

Luka Koper je takrat šele nastajala, vizijo smo imeli, z vidika financ pa ni bila organizirana. Iz tekočega poslovanja smo investirali dolgoročne naložbe. Ampak če ne bi delali tako, Luke Koper ne bi zgradili.

Okoli sebe sem imel izjemne mentorje in sodelavce, ekonomiste, strojnike ... Bili so dobri po strokovni in tudi človeški plati, kar je zelo pomembno. To mi je bilo podarjeno. Luka je komaj čakala na nas, bili smo zaželen kader, zato smo srečna generacija. Danes so mladi bolj prepuščeni sebi.

V tistem času je v slovenski Istri nastajala bančna transformacija, oblikovala se je nova banka in od tedaj dalje sem z Luko Koper živel kot poslovni partner. Za banko je bila Luka pomemben partner in tudi ona je lahko računala na nas. Povezovali so nas skupni interesi, ki so najbolj čvrste vezi.

Luka je imela vedno zelo jasno vizijo razvoja, doživela pa je tudi »sušna« obdobja. Razvila se je v obdobju rasti pomorskega prometa in znala poiskati svoje mesto. V svoji geografski poziciji je prilagajala razvoj kapacitet na relaciji Azija – Evropa. Uspela je in še uspeva držati korak v konkurenčnem okolju. V tej luči je drugi tir potreba, saj se morajo prometne povezave med Azijo in Evropo krepiti. Drugi tir je samo ena od logičnih razvojnih potez, ki jih je potrebno napraviti in je le odsek globalne povezave.«

Zlatan Čok, prvi pomorski agent

»S Pristaniščem Koper sem se srečeval že od začetka njegove gradnje. Kot gimnazijec in veslač sem s čolna opazoval gradnjo nasipa in prvega veza. Leta 1959 sem se v pristanišču zaposlil. Ko sta prišli prvi dve ladji, nakladali sta les, so nam pomagali agenti in piloti iz Reke. Pri četrti ladji sem opravil že vse sam. Bil sem pilot, privezovalec, svetovalec kapitana, s posadko sem šel tudi po nakupih.

Uprava Luke Koper je bila tedaj v nekdanji kamniti hiši nasproti kopske gimnazije. Pristanišče ni bilo asfaltirano, do ladij sem hodil v škornjih.

Spominov je veliko. Zgodile so se tudi nesreče na ladjah, upori posadk ... Leta 61, zvečer, ko je pilot učil novega pilota, je pri obračanju ladje s krmo zadela na plitvino tam, kjer je zdaj kontejnerska

obala. Celo noč sem čakal, dokler je niso s čolni odvlekli z vrvmi na obalo.

Tudi lepih spominov je ogromno. Spomnim se, ko je prišla prva, nova in lepa španska ladja s pomarančami. Posadka je bila prestrašena, ker so prišli v komunistično državo. Niso upali stopiti z ladje niti zato, da bi preverili ugrez. Ko pa so se prepričali, da smo odprti, da na naši obali ni nobenega vojaka, je skoraj vsa posadka odšla v mesto. S kitarami, kastanjetami in harmoniko. V hotelu Triglav so zamenjali hotelski ansambel ter igrali pozno v noč. Komaj sem jih pregovoril, da morajo nehati. Potem smo se skupaj peš vrnili v luko.

Z luko sem doživel res ogromno. Ko sem šel na svoje, sem začel pretovor z živino, ki še danes lepo poteka tudi zato, ker imamo v Luko Koper najboljše pogoje za pretovor tega občutljivega blaga.



Luki Koper želim, da ohrani sedanje vodstvo, ki skrbi za njen razvoj, in da bi vlada spregledala ter zgradila drugi tir tako, da ne bi obremenila Luke Koper in niti transporta iz in v pristanišče.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Slovenski Jadran, glasilo SZDL in predhodnik današnjega časnika Primorske novice, je leta 1957 pozorno spremljal nastajanje pristanišča in skozi vse leto objavljala razne prispevke na to temo ...

Peter Klepec in njegov dan

ZGODOVINSKI DATUM V RAZVOJU KOPRA

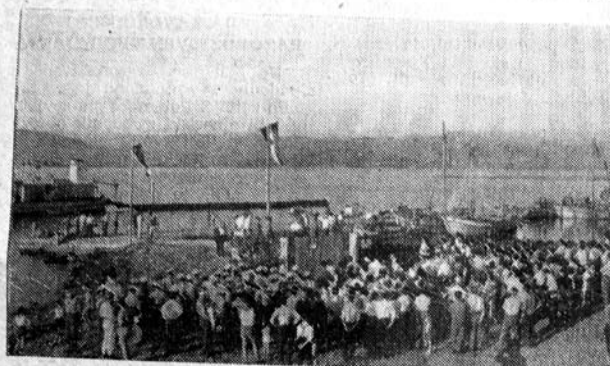
V Kopru je bilo te dni kaj živahno. Sportne in kulturne prireditve so privabile v mesto veliko število gostov. Šoferji so praznovali svoj dan, pri Tomos je bila pomembna slovesnost v soboto, dogodek največjega pomena za Koper pa je bil slovesen začetek del na osuševanju Skočjanskega zaliva in začetek gradnje prve etape koprškega pristanišča.

Minulo soboto proti večeru se je na severozahodni obali Kopra pri tovarni De Langlade zbrala množica ljudi, ki je občudovala veliki sesalni bager Peter Klepec. Mirno je ležal na vodi — ponos Remontne ladjedelnice Splošne plovbe, kjer je bil zgrajen.

Na skromni tribuni so zbranim ljudem pojasnili pomembnost dogodka predstavniki ljudske oblasti in družbenih ustanov. Okoliščine, ki so privedle do tega, »da danes postavljamo prve temelje našega bodočega pristanišča«, sta živo in dokumentirano pojasnila predsednik ObLO Koper Miro Jelerčič in predsednik Okrajnega sveta za pomorstvo Franc Potocnik.

H koncu so si prisotni še ogledali Petra Klepeca in prisostvovali demonstraciji njegovega poskusnega obratovanja.

šenj podrejeno vlogo, so bili prijetno presenečeni. Ze po prvi etapi so prevzeli naši tekmovalci vodstvo v tekmovalju jadrnic tipov SNIPE, OLIMPIJSKA JOLLA in NACIONALNA KLASA L-5, medtem je bil v klasi ladjedelnic



MNOŽICA KOPRCANOV SPREMLJA DELO PETRA KLEPECA

19. julij

Prej, kot čez leto dni

Dela na izgradnji severne obale v Kopru dobro napredujejo. Od 860 m dolgega nasipa, ki bo zapiral Skočjanski zaliv in povezoval obalo pri Ankaranu s Koprrom, je zgrajeno že nad 500 m nasipa, za katerega bager »Peter Klepec« neumorno črpa blato iz morskega dna pred severno obalo. Ob mestni klavnici je izkopano blato že tako visoko nasipano, da je novo kopno vidno tudi pri največji plimi. Če bodo dela s takim tempom napredovala, kot izgradnja nasipa preko Skočjanskega zaliva, lahko pričakujemo v juniju 1958 dokončanje prvih 135 m operativne obale in pristajanje prve prekoocanske ladje.

Novi plovni objekti

Točno v pogodjenem roku Potniško-tovorna ladja »Cres« je na popravilu v »Remontni ladjedelnici Splošne plovbe« v Piranu. Ladja ima 181 BRT, 63 NRT in lahko razen potnikov prepele še 25 ton tovara. Bila je zgrajena 1908. leta. Lastnica ladje je »Jadranska linijska plovdba« na Reki. Razen te ladje popravilja ladjedelnica še vrsto lesenih ladij in gradi tri nove ribiške ladje. Največji objekt je

PRI MLADIH BRIGADIRJIH V BOJU

Nasip, ki pove

Prišli so graditelji s šopi načrtov na melioracijsko področje v Kopru. In potem še merjenja, zabijanje količkov ob obali in v morje. Kako kratka je včasih pot vsaj do začetka uresničitve. Kako samozavestni so bili pogledi, ko se je ponosno pripeljal v bodočo koprsko luko »Peter Klepec«! Še bolj, ko je vtaknil svoj »rilec« v blato na morskem dnu.

A v tem času so v Vodni skupnosti v Kopru kot investitorju melioracij še vedno računali. Zakaj stroj je eno, delovne roke pa drugo. Eno brez drugega ne gre.

prah. So pravzaprav tudi nekakšni rudarji!

Nočem jih motiti. Gotovo imajo normo. Aha, tam pri obali je drobceno dekletce: pred seboj ima posodo z vodo. Nekoliko boječa je bila, a beseda ji le ni obtičala v grlu. Torej — to je prvi stik z brigado. Nekoliko zaspana je videti. Kako ne — ob pol štirih so že vstali. Vagončki so naloženi — zagorela telesa — po dva in dva — se upognejo in porivajo polna vozila. Za njimi grem!

16. avgust 1957, Nasip, ki povezuje tudi ljudi — pri mladih brigadirjih v bodočem koprskem pristanišču



Minuli teden v sredo je bil na uradnem obisku v Kopru predsednik Izvršnega sveta LS LRS Boris Kraigher. V spremstvu predsednika OLO Koper Albina Dujeja in sekretarja OK ZKS Alberta Jakopiča-Kajtmira je visoki gost obšel najprej delovišče v koprskem pristanišču, kjer se je podrobno zanimal za potek gradenj in za perspektivni videz novega pristanišča. »Pa sem bil sploščka res pesimist,« je tovariš Kraigher izjavil na novem nasipu, ki je že prerezal morje na dvoje in se pne prav tja do ankaranske obale.

Naša fotografija prikazuje, kako predsednik OLO Albin Duje (na desni z očali) tolmачi tovarišu Borisu Kraigherju (v sredini) potek pristajalskih del. Na levi sekretar OK ZKS tovariš Kajtmir

27. september



Slovenski Jadran, 16. avgust

V letošnjem letu pričakujemo občuten porast pomorskega prometa v Kopru, katerega skromno pristanišče moramo zaradi tega čim bolj usposobiti in izkoristiti obstoječe pristaniške kot tudi skladiščne kapacitete. Vse to pa ne bo mogoče tako dolgo, dokler ne bo ustanovljeno posebno podjetje za izkoriščanje pristanišč in skladišč Slovenske Istre.

(8. marec 1957, iz članka Sedanje možnosti pristanišča v Kopru)



18. oktober

Livij Jakomin, avtor dveh knjig o Luki Koper in pionir logistike

»Moj prvi spomin na Luko Koper sega v leto 1958, ko je na obali novega koprškega pristanišča pristala prva ladja Gorica. Prisotni smo bili kot dijaki Srednje pomorske šole. Kasneje sem



Foto: FPA

nekaj let od daleč opazoval njen razvoj. Z Luko sem se srečal v funkciji obalnega sekretarja, to je bilo na prelomu 60. in 70. let. Luka je že rasla in spominim se svojih prvih srečanj z **Danilom Petrinjo**. Bil je vizionar, delal in gradil je luko z njenimi sredstvi, brez pomoči. Ena največjih stvari, ki jih cenim pri njem, je, da je imel poleg vizije tudi veliko korajže, da je leta 1964 sprejel odločitev o gradnji železniške proge do Kopra in jo po treh letih tudi odprl. To je bil svojevrsten podvig. Ko danes poslušamo razna modrovanja o drugem tiru, se zdi, kot da iščemo način, kako ga ne bi naredili. Vsi, ki se s tem ukvarjajo, bi si morali postaviti vprašanje, kako je bilo tedaj možno brez tehnologije in izkušenj zgraditi prvi tir v zgolj treh letih.

Konec obdobja s Petrinjo se je v luki zgodil velik štrajk in njegov odhod. Ostala pa je njegova veličina. Težave so nastale zaradi hitrega razvoja luke in investicij brez pomoči države.

V drugem obdobju, v 80. letih, sem se znova srečeval z Luko kot predsednik komisije za promet in zveze ter član izvršnega sveta. Takrat je Luka padla v finančno krizo, sledila je sanacija in

prihod nove vodstvene ekipe, ki je Luko čez čas pripeljala do njene uveljavitve kot pomembnega pristanišča v regiji in tudi širše. Luka je imela že od vsega začetka vizijo povezovanja z zaledjem, da bi postala mednarodna luka. Zelo zgodaj je tudi dojela, da je potrebno razvijati kontejnerski promet. Iz tega obdobja mi je ostal spomin na odprtje prvega priveza nove kontejnerske obale, ki je kmalu začela drseti proti morju. Otvoritev smo kljub temu izpeljali, kasneje smo napako popravili in še danes velja tista tehnologija izgradnje luških obal za edino možno in pravilno.

Kasneje sem sledil Luki kot predsednik obalne skupnosti občin. Vedno sem bil zagovornik Luke, žal pa imam občutek, da danes ne vemo, kaj bi razvijali v luki. Tu mislim predvsem na vlado in vse, ki bi morali dolgoročno razmišljati, kaj pomeni za slovensko državo morje, ki daje in odpira nove razsežnosti. Mi pa delamo tako, kot da bi nam bilo to odveč. Kljub velikim uspehom in lepim jubilejem, se ne morem otresti misli, da bi lahko naredili veliko več in že danes bi morali vedeti, kaj hočemo doseči ob njeni 100-letnici.«

Tanja Glavina, več kot 40 let zaposlena v Luki Koper, zdaj na PC Terminal za avtomobile

»V Luko Koper sem se zaposlila pred 41. leti. Zahvaljujoč očetu sem bila luška štipendistka. Najprej sem začela delati na železniškem transportu kot tajnica, po porodniškem dopustu sem šla za obračunovalko na kontejnerski terminal. Vnašali smo podatke, kako zlagati kontejnerje po teži na ladjo in na skladišča.

Hecno je, da sem v luki začela delati v kontejnerski pisarni in tudi končala ga bom v pisarni v kontejnerju na terminalu za avtomobile. Spominim se, kako smo začeli s skoraj nič avtomobili. Pripravili smo najprej avte za kamione, potem smo tekli v pisarno narediti dovoljenje za izskladiščenje in ga nesli vozniku. Avte za pripravo smo iskali po barvi, danes

so skenirani po pozicijah. Ni primerjave. Evidenco avtomobilov smo imeli na mizi na listu papirja in ko smo avte predali na ladjo, smo tisto količino zbrisali iz evidence z radirko.

Bil je tudi kakšen trenutek, ko sem želela stran s terminala, a mi ni žal, da sem ostala. Pri svojem delu sodelujem z vso Evropo, saj prihajajo vozniki od vsepovsod. Dela je ogromno in vse uredimo, a ni enostavno. Z leti smo se hitro razvijali, zdaj je že nekaj časa to veliko težje, ker ni prostora za kontejnerje, avtomobile, ni vhodov ... Tudi drugi tovari se širijo.

Vseskozi mi je bilo lepo delati v luki. Luka Koper lepo skrbi za svoje zaposlene. Pohvalno od nje je, da je dala možnost vsem, da smo lahko pod ugodnimi pogoji odkupili delnice vsi in za vse enako.



Luki želim, da tovor raste in da bi se končno zmenili za drugi tir.«

Vitimir Dardič, več kot 40 let zaposlen v Luko Koper, luško-transportni delavec, zdaj na Evropskem energetskem terminalu

»V luko sem prišel leta 1976. Bil je 14. maj in bil je petek. Spominjam se vreč arašidov. Delal sem 12 ur, drugi dan zopet. Hotel sem iti stran, vse me je bolelo. Kot da bi me pretepli s pendrekom, komaj sem vstal s postelje. Vprašali so me, če pridem še v nedeljo. Še dobro, da je deževalo. Od okoli 50 delavcev nas je ostalo tistih šest, sedem. Dokler se nisem prekalil, je bilo težko. Danes je veliko lažje za delavce, imamo stroje, dobro delovno



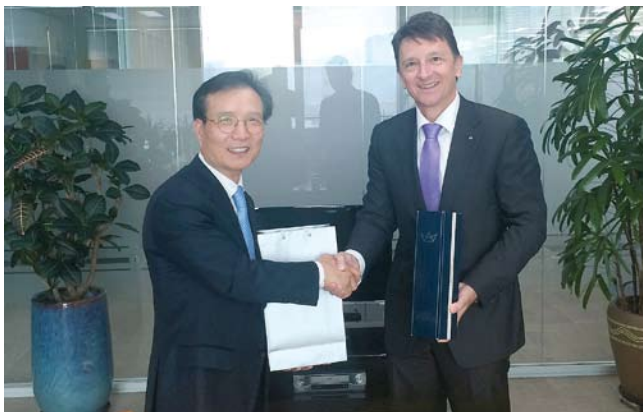
opremo, Luka lepo skrbi za svoje zaposlene. Delal sem kot vinčman na generalnih tovorih, kot mantist, viličarist, predelavec ... zdaj sem vzdrževalec na terminalu za premog in železovo rudo. Zadovoljen sem s svojim delom, mislim, da so tudi šefi zadovoljni z mano, saj sem vedno naredil vse, kar so mi naročili. Na delo nisem nikoli zamudil, raje pridem prej.« Vitimir je v Luko Koper zaposlen že več kot 40 let. Nagrajen je bil kot vzorni delavec, dobil pa je tudi priznanje za pripadnost in dolgoletno delo v pristanišču.

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Krepimo poslovne vezi v Južni Koreji

Vodstvo Luke Koper je aprila že tradicionalno obiskalo poslovne partnerje v Južni Koreji, kjer jim je predstavilo razvojne načrte Luke Koper. Obiskali so jeklarskega proizvajalca POSCO, s

katerim nas že desetletje vežejo poslovne vezi, družbo Samsung SDS, ki skrbi za logistiko Samsungovih proizvodov, logista Hyundai Glovis in Daewoo Logistics ter ladjarje Hyundai Merchant



Kljub južnokorejski modernosti, inovativnosti in napredku ostajajo predvsem pri starejši generaciji cenjene tradicionalne vrednote in lojalnost. S poslovnimi obiski partnerjem izkazujemo spoštovanje in utrjujemo poslovne odnose. KS Kim, podpredsednik in izvršni direktor družbe POSCO z Dragomirjem Matičem, predsednikom uprave Luke Koper.

(foto: Andrej Cah)

ZANIMIVOST

Zraven prestolnice Seul je zraslo »pametno mesto«
Songdo, ki se razprostira na umetno pridobljeni površini, več kot dvakrat večji od naše luke. Pametno zato, ker v medmrežje ne združuje le pametnih naprav prebivalcev mesta, tudi v zgradbe in ulice so vgrajeni računalniki, ki ljudem od kjerkoli omogočajo upravljanje s funkcijami in aparati v stavbah, senzorji po mestu zaznavajo potek prometa na mestnih ulicah, porabo energije in drugo. Vgrajeni sistemi denimo opozarjajo na nenavadne dogodke (nadzorovanje kriminala), prihode avtobusov in varčujejo s pitno vodo. Južna Koreja ima največje hitrosti prenosov podatkov na svetu, hkrati pa enega najstrožjih nadzorov nad spletno uporabo.

Marine, EUKOR in izpostavo francoskega ladjarja CMA-CGM. Partnerji so pohvalili

dosežke Luke Koper na področju razvoja pristaniške infrastrukture in opreme ter poudarili pomembnost vlaganj v pristaniške zmogljivosti, saj so prav te pogoj za širjenje njihove dejavnosti preko kopskega pristanišča. Službeno pot so naši predstavniki zaključili na Kitajskem, kjer so v Šanghaju obiskali izpostavo francoskega ladjarja CMA-CGM ter sedež ladjarja COSCO Shipping, ki je nastal v lanskem letu z združitvijo kontejnerskih divizij dveh največjih kitajskih ladjarjev, COSCO in China Shipping.



S sejma WorldFood na Poljskem

Luka Koper se je med 11. in 13. aprilom v Varšavi predstavila na največjem sejmu prehrabnih proizvodov WorldFood, kjer

so v sekciji ColdChain Poland sodelovali uvozniki in izvozniki prehrabnih proizvodov, pa tudi nekateri logisti. Poljaki zadnja leta preko kopske



Sejma se je udeležila tudi **Milena Slobko Jerman** s področja trženja, ki nam je povedala, da s takimi tržnimi aktivnostmi krepimo prepoznavnost naše luke in družbe na poljskem trgu ter pridobivamo nove stranke in tovore. Za nadgradnjo bomo 25. maja prav v Varšavi organizirali še luški dan za naše stranke, kjer bomo interesentom predstavili zadnje dosežke in ponudili priložnost za individualne razgovore ter utrjevanje poslovnih vezi z Luko Koper.

foto: Milena Slobko Jerman



Borut Čok, predstavnik Luke Koper za češki, poljski in slovaški trg, je na prezentaciji izpostavil: »Naše izkušnje pri delu s poljskim hlajenim blagom in kakovosten servis so razlog, da se obseg poljskega izvoza preko Kopra vztrajno povečuje. Ključna konkurenčna prednost Luke Koper so kratki tranzitni časi po kopnem in ugodne ladijske povezave Kopra s sredozemskimi pristanišči ter Daljnim vzhodom.«

luke izvažajo vedno večje količine jabolk, pridobili smo pretovor svežega mesa, z redno tedensko kontejnersko povezavo do Wroclava in

Katowic pa se povečuje tudi pretovor ostalega kontejnerskega blaga, v uvozu pa pretovor sadja in zelenjave iz Mediterana.

Slovenska logistika prvič skupaj na sejmu v Münchnu

München je 9. maja za štiri dni spet postal stičišče za okrog 50.000 obiskovalcev, povezanih v mednarodno transportno-logistično branžo. Svoja vrata je odprl največji sejem s tega področja Transport & Logistic, ki že 30 let za nekaj dni združi vse, ki v tem poslu kaj pomenijo in postreže z novostmi. Na prireditvi se je letos predstavilo več kot 2.000 razstavljalcev iz 60 držav.

Prvič se je (pod okriljem agencije Spirit in Združenja za promet na GZS) na skupni stojnici predstavilo 15 slovenskih logističnih podjetij. Med njimi je bila tudi Luka Koper, ki je za poslovne partnerje pripravila sejmski dogodek Dan Luke Koper.

»Koprsko pristanišče oziroma podjetje Luka Koper je kljub diamantnemu jubileju med mlajšimi v svoji branži. Vendar dokazali smo, da z vztrajnostjo in jasno vizijo razvoja lahko tekmujejo z bolj uveljavljenimi konkurenti in jih na posameznih segmentih tudi prehitevamo,« je na dogodku prisotni množici povedal predsednik uprave **Dragomir Matić**.

Na sejmu smo predstavili nove investicije v pristaniške kapacitete in ključne



Foto: Sara Morato

dosežke. Osredotočanje predvsem na kontejnerje in vozila ter ohranjanje večnamenskosti sta se pokazala kot prava strategija, saj smo že sedem let vodilni v regiji na področju pretovora kontejnerjev in med prvimi v Sredozemlju

na področju pretovora vozil. 2016 smo zaključili z rekordnim pretovorom 22 milijonov ton, dosednji trend pa za konec tega leta napoveduje še višje številke.

Pomembno vlogo pri tem bodo imele izvedene in planirane investicije. Največ v kontejnerski terminal, poleg novih superpostpanamax dvigal in prehoda na RMG tehnologijo, b'o za prihodnost kontejnerskega terminala ključno podaljšanje operativne obale.

»Nadaljnji razvoj pristanišča ni mogoč brez podpore celotne pristaniške skupnosti, državnih organov in nasploh slovenske logistične srenje, saj je pristanišče le en člen v logistični verigi. Zato me posebej veseli, da se lahko na letošnjem sejmu predstavljamo skupaj z ostalimi slovenskimi logisti in dokažemo, da je Slovenija kljub svoji majhnosti eno od ključnih evropskih logističnih križišč,« je zaključil **Matić**.



Foto: Rok Štemberger



Izgradnja nove trikotne hale na drugem pomolu teče s polno paro. Zaključena je montaža glavne nosilne konstrukcije, vključno s strešno podkonstrukcijo. Trenutno izvajalec Adriaing barva jeklene okvirje s protipožarnim premazom ter montira kritino.

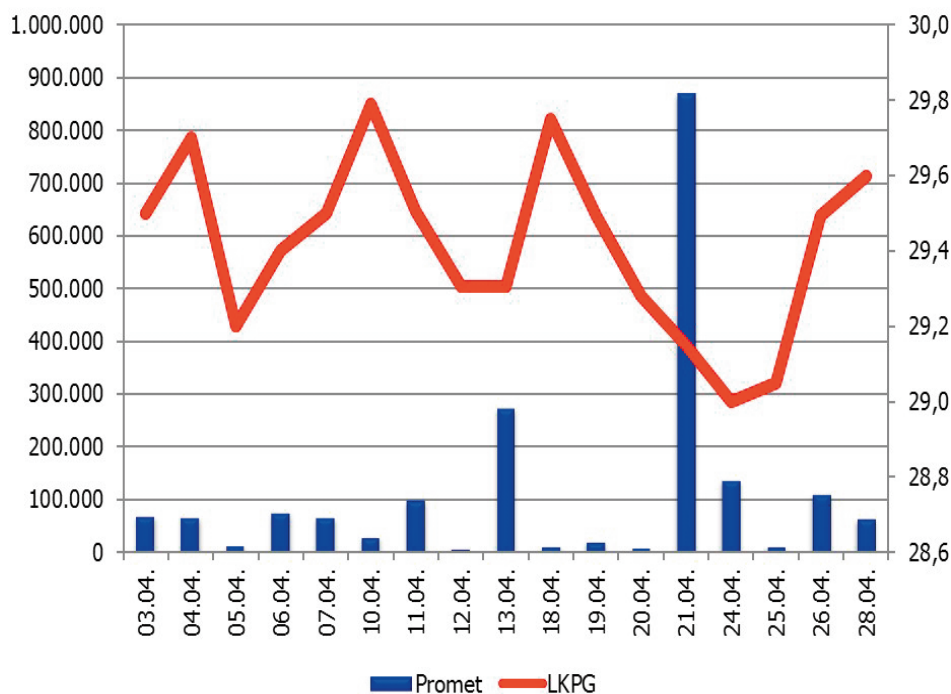
Foto: Mateja Dominko

Delnica Luke Koper v aprilu

V aprilu je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 29,41 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 29,00 in 29,79 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 195 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.936.373 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 65.368 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 29,99 evra, najnižji pa 28,50 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lani je delnica pridobila 29 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost okrepila za 18 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji aprilski dan znašala 414.400.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v aprilu 2017

Pretovor v prvem kvartalu

V obdobju januar – marec 2017 smo na ladje naložili in z ladij razložili 6.053.397 ton blaga.

V primerjavi z enakim obdobjem lani je bil dosežen ladijski pretovor za devet odstotkov višji.

Najbolj so napredovali tovori v razsutem stanju in pretovor kontejnerjev.

blagovne skupine (v tonah)	januar – marec 2017	januar – marec 2016	indeks 2017/2016
Generalni tovori	348.066	433.535	80
Kontejnerji	2.273.485	2.042.520	111
Avtomobili	240.192	243.708	99
Tekoči tovori	889.238	856.188	104
Sipki in razsuti tovori	2.302.416	1.988.804	116
SKUPAJ	6.053.397	5.564.755	109
Kontejnerji (TEU)	227.567	209.309	109
Avtomobili (kos)	158.566	159.165	100

Poslanci tudi v drugo podprli zakon o drugem tiru

Medtem ko smo bili marca priča široki razpravi ob predlaganih dveh zakonskih rešitvah za upravljanje in gospodarjenje z drugim tirom, je bilo že v začetku aprila jasno, da bo imel na poslanskih mizah prednost vladni zakonski predlog.

Zeleno luč mu je 18. aprila dal najprej Odbor državnega zbora za infrastrukturo (z vrsto dopolnil), 20. aprila pa so zakon z 49 glasovi za in s

24 glasovi proti potrdili tudi poslanci v Državnem zboru.

Čez šest dni je o zakonu odločal Državni svet, ki je z večino glasov na zakon izglasoval odločilni veto.

Svetniki so v razpravi izpostavili številne neznanke pri financiranju in še posebej izrazili dvome glede finančne udeležbe Madžarske, saj bi po njihovem mnenju projekt lahko financirali sami.

Zakon je nato ponovno romal najprej na matični Odbor za infrastrukturo in nato še v odločanje poslancem v Državni zbor.

8. maja so poslanci z 49 glasovi za in 25 proti dokončno potrdili Zakon o upravljanju in gospodarjenju z drugim železniškim tirom proge Divača - Koper.

Ali bomo o zakonu odločali še državljani na referendumu,

bo jasno v naslednjih mesecih.

Civilna iniciativa Davkoplachevalci se ne damo namerava namreč sredi maja vložiti pobudo za referendum, predsednik Državnega sveta pa mora v sedmih dneh po njenem prejemu določiti koledarski rok, v katerem se zbirajo podpisi volivcev za podporo o zahtevi za razpis referenduma.

TJ

Kontejnerski terminal še krepi mišice

Luka Koper je v svojem strateškem načrtu za prihodnji razvoj predvidela tudi modernizacijo kontejnerskega terminala. Zato že nekaj let spremljamo obširen cikel investicij, ki na luška tla prinaša tudi novo mehanizacijo in s tem spreminja

delovne procese, spreminja pa se tudi »obraz« pristanišča.

Lansko jesen je na kontejnersko obalo prispela nova tehnologija, ki je do takrat v koprski luči ni bilo. Svoje mesto sta zasedli dve novi tirni mostni

dvigali ali izvorno RMG (Rail Mounted Gantry), ki danes že opravljata svojo nalogo in pospešujeta hitrost dela, saj prekladata kontejnerje na več vlakovnih kompozicijah hkrati.

Mateja Dominko



Dvema oranžnima velikanoma, ujetima v tirnice, se je pretekli teden pridružil še tretji RMG. Tudi tega so izdelali na Irskem v podjetju Konecranes, od tam v Reko pripeljali po kosih, kjer so večje dele zvarili in tokrat naložili na 40-metrsko maono. Za plovbo iz Reke so povedali, da je bila »brez ene štorije«. Plovilo je privlekel hrvaški vlačilec Alkaid, po privezu pa so kose pričeli pretovarjati na obalo. Maono so morali med procesom obrniti, zvečer pa sta z vlačilec lažja za okrog 300 ton zapustila naše vode.

Foto: Mateja Dominko



Specifika tokratnega prihoda je bil pretovor kosov na drugem vezu in prevoz do kontejnerskega terminala, pri čemer so se z znanjem in izkušnjami izkazali sodelavci s Terminala za generalne tovore.

Foto: Mateja Dominko



Novi RMG bodo predvidoma sestavljali slabe tri tedne, posebnosti ne pričakujejo.

Foto: Mojca Bandelj



Le nekaj sto metrov stran pa trenutno prestajata intenzivno testiranje dve superpostpanamax dvigali, saj gre prvoprispelo (59) prav na dan izida Luškega glasnika na preizkus. Republiški inšpektor bo preveril delovanje dvigala, varnostne elemente stroja in nato izdal poročilo o skladnosti in ustreznosti sistema. Pozitivno poročilo je eden od pogojev za pridobitev dovoljenja za uporabo dvigala, predvidevamo pa, da bo prvo SPPX dvigalo pričelo z delom še v maju.

Foto: Peter Kleva



11. PRISTANIŠKI DAN

UKMARJEV TRG KOPER

SOBOTA, 20. MAJ



www.zivetispristaniscem.si

Vas, vaše družine in prijatelje pristanišča od vsepovsod vabimo, da se nam pridružite na zanimivem spoznavanju Luke Koper!

Brezplačni vodeni ogledi koprskega pristanišča
z avtobusom, vlakcem, s kolesom ali turistično ladjo.

Podrobneje si boste lahko ogledali delo in stroje
na kontejnerskem terminalu, letos pa pripravljamo
še novost: pohod skozi pristanišče - po »luški« poti
od Sv. Andreja do Sv. Katarine.

Na Ukmarjevem trgu bo dogajanje popestril
spremljevalni program za otroke in odrasle.

Na slavnostni otvoritvi, ki se prične ob 10. uri
na Ukmarjevem trgu, bomo tudi premierno slišali novo luško
himno, pesem, posvečeno našemu edinemu tovornemu
pristanišču. Zapela jo bo **Kristina Čok**,
za pokušino pa vam zaupamo pomenljive verze,
ki jih je zložila **Andreja Ličen Čok** (več o himni str. 12).

Luka Koper / Naš pristan

V jutranjem soncu morje valovi,
v poletnem svitu pesem poje si,
in celo mesto iz sanj se prebudi.

Sredi zaliva širnega
mornarji dvigajo sidro z dna morja,
da ladja varno pot v "mesto" spozna.

Dvigala v vetru veselo plešejo,
galebi nad morjem simfonijo novo
pletejo,
gibe baletne nizajo,
valovi s pomoli se kregajo,
slovensko pesem mornarjem pojejo.

Ko na obrobju mesta jaz sedim,
v našo modro lukco si želim,
zdaj gledam jo, veličastno vso,
ko diha z njo vse mesto koprsko.

In tu, v Kopru se zdi,
da že od vekov tu ponosno stoji.

Dvigala v vetru veselo plešejo,
galebi nad morjem simfonijo novo
pletejo,
gibe baletne nizajo,
valovi s pomoli se kregajo ...

Dvigala v vetru veselo plešejo,
galebi nad morjem simfonijo novo
pletejo,
gibe baletne nizajo,
valovi s pomoli se kregajo,
slovensko pesem mornarjem pojejo.