

102017

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Matjaž Tavčar

S partnerji
smo
nazdravili
za
60 let

Otvoritev
novega
skladišča

Daimler
povečuje
izvoz
skozi
Koper

Preovor
od
januarja
do
septembra

Daimler povečuje količine vozil preko Kopra

Luka Koper, d. d., je bila uspešna tudi na drugem mednarodnem razpisu nemške korporacije Daimler, ki je koprsko pristanišče že leta 2015 izbrala za eno glavnih izvoznih luk za vozila iz Mercedes-Benzovih tovarn v Evropi. Novi posel je pomemben predvsem zaradi odpiranja dodatnih direktnih ladijskih povezav za prevoz vozil med Koprom in Azijo. Vozila bodo namreč poleg Kitajske, Bruneja in Singapurja, po novem potovala tudi na Japonsko in v Hong Kong.

»Odločitev Daimlerja, da ponovno izbere Koper, je za nas potrditev, da smo izpolnili njihova pričakovanja. Nova linijska povezava z Japonsko, ki jo zagotavlja ladjar MOL, pa odpira možnosti dodatnih poslov tako v izvozu vozil iz Evrope kot uvozu iz Azije v Evropo«, je odločitev Daimlerja komentiral predsednik uprave **Dragomir Matić**.

Preko našega pristanišča pride ali odide več kot 100.000 vozil Mercedes-Benz na leto, z novim poslom pa se bodo te količine še povečale. Koper je s pričetkom posla leta 2015 po Bremerhavnu in Zeebruggu postal tretje izvozno pristanišče, ki ga je Mercedes vključil v svoje prodajne verige. Ključni



Prva Mercedes-Daimler vozila so se preko koprskega pristanišča začela izvažati pred dvema letoma, oktobra 2015 je takole prvi vlak pripeljal prvo pošiljko.

Foto: Mateja Dominko

pogoj za izbor so bile zanesljivost infrastrukture in specifične izkušnje pri pretovoru in skladiščenju tako občutljivega tovora. Takrat so z Daimlerja sporočili, da je izvoz avtomobilov preko Kopra na Daljni vzhod velik korak naprej pri izboljšanju celotne logistike distribucije vozil, saj krajša transportna pot pomeni večjo prilagodljivost, nižje

stroške. Skladno s svojo usmerjenostjo pa niso pozabili omeniti niti okoljskega vidika, saj krajša pot pomeni tudi manj škodljivih izpustov tako na kopenskem kot morskem delu logistične poti.

Terminal za avtomobile je lani pretovoril skoraj 750.000, v prvih devetih mesecih letos pa že skoraj 600.000 vozil. Skladno s poslovno strategijo družbe bomo v prihodnjih letih investirali 43,6 milijonov evrov v dodatne kapacitete za pretovor avtomobilov. Med njimi je tudi nova garažna hiša s 6.000 parkirnimi mesti, zaradi česar bomo letni pretovor lahko povečali za okoli 162.000 avtomobilov. Z izgradnjo garaže bomo ustregli čedalje večjemu povpraševanju strank po pokritih skladiščnih površinah, poleg povečan skupne skladiščne kapacitete pa tudi izboljšali interno logistiko pri pretovoru avtomobilov.

Sebastijan Šik



Foto: Mateja Dominko



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d.

Odgovorni urednik: Sebastijan Šik
Redaktorica: Mateja Dominko

Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Tatjana Jazbec, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Korado Špeh, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Mara Žerjal

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

E-pošta uredništva:
luski.glasnik@luka-kp.si

Sedež družbe: Luka Koper, d. d.,
Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper

Kreativna zasnova in AD:
Studio Kernel, D. Brečko Pozenel

Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1650 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Pristanišče niso samo številke, so predvsem ljudje.



Foto: Mateja Dominko

Malo matematike in veliko spominov

Težko bi ta uvodnik začeli drugače kot z izkupičkom referendumu o zakonu o drugem tiru. Volivci so odločili in zakon podprli. Med tem je Direkcija za infrastrukturo podaljšala rok za oddajo ponudb za pripravljala dela do 24. oktobra in če ne bo večjih zapletov pri izboru, ki so žal postali stalnica pri javnih naročilih, bi lahko do 2. decembra, ko bomo obeležili 50-letnico prihoda prvega vlaka v koprsko pristanišče, imeli že izbranega izvajalca. Za pripravljala dela. Nadaljevanja scenarija ne poznam, ampak zdaj, ko so tudi volivci pritrtili, da je to najpomembnejši projekt v državi, bi morala izgradnja steči kot po maslu. Nenazadnje je to strateško-politična odločitev, kako bomo razvijali prometne koridorje skozi državo in ne znam si predstavljati prihodnje vlade, ki drugega tira ne bi zapisala v koalicijsko pogodbo. Tudi razvoj pristanišča je strateško-politična odločitev in tudi ta projekt sodi v vrh politične agende, saj ne bomo menda investirali v drugi tir, če ne bomo hkrati razvijali tudi pristanišča, ki generira tovor na drugem tiru. $1+1=2$. Preprosta matematika, ki pa se včasih zalomi pri decimalkah. Teh je včasih toliko, kolikor je različnih interesov in račun se na koncu ne izide.

Ampak bodimo optimisti. Luka Koper ima novo večnamensko skladišče, prvo po več kot desetih letih. S tem je odključala že drugo od štirih ključnih investicij tekočega petletnega strateškega obdobja (lani smo predali namenu tri rezervoarje za tekoče gorivo). Skratka, za tovor se ni bati. Bolj za šalo kot zares, ladja s sojo je praktično

čakala pred vrati skladišča, da smo ga dokončali in takoj tudi zapolnili. To le priča o kroničnem pomanjkanju prostora v pristanišču, čigar obseg se v zadnjih desetih letih ni povečal. Ampak zdaj bo vse drugače. Drugi tir bomo gradili za 40, morda še več milijonov ton letnega pretovora v pristanišču in te količine bo treba zagotoviti. Še sreča, da imamo Državni prostorski načrt, ki omogoča širitev pristanišča še za tretjino sedanjega obsega. Samo obe sosednji občini bo treba prepričati, da je to v strateškem interesu države. Država je ena, pristanišče je eno, pa smo spet pri matematiki.

Na srečo pristanišče niso samo številke. So predvsem ljudje in prav lušno je brati spomine tistih, ki s pristaniščem živijo že celo življenje. Dolgoletni carinik, ki se še spomni, kako so včasih tehtali kavo po skladiščih in ugotavljali viške oziroma manjke. Pionir med graditelji pristanišča, ki mu ni všeč, kako smo pobarvali bager, s katerim je gradil prvi privez. Dolgoletni agent, ki je videl vzpone in padce pristanišča, uspehe in poraze. Kajti to je življenje, enkrat gremo gor, drugič dol. Ciklično menjavanje plime in oseke, sonca in lune, letnih časov. Pristanišče pa dela noč in dan, vsak dan znova, že 60 let. To smo želeli prikazati tudi več kot 600 poslovnim partnerjem iz Evrope in drugih delov sveta, ki smo jih letos izjemoma zaradi jubileja povabili v Koper. Brez njih in vseh tistih, ki dnevno krojijo življenje v pristanišču, ne bi mogli pisati uspešne zgodbe Luke Koper.

Sebastjan Šik

Zdravica s poslovnimi partnerji

5. oktobra smo s poslovnimi partnerji svečano nazdravili ob 60. obletnici delovanja družbe Luka Koper. Prireditve se je udeležilo več kot 600 poslovnih gostov iz Slovenije in številnih držav srednje Evrope ter Egipta, Južne Koreje, z Japonske in od drugod. Namesto izvedbe posameznih tradicionalnih luških dni v različnih tujih državah, smo ob visokem jubileju poslovne partnerje iz zalednih trgov in slovenske partnerje

združili kar pod domačo streho. Priredili smo nepozaben dogodek, ki še danes odmeva tako doma jkot v tujini. Prireditve je potekala v pravem luškem ambientu, kondicioniranem skladišču, ki so ga scenografi spremenili v slavnostno prizorišče. Na odru se je v dobri uri zvrstila vrsta odličnih slovenskih pevcev. Manjkali niso ne plesalci niti naš ponos, slovenski športniki. Obiskovalci so se sprehodili skozi zgodovino pristanišča,

dogodek pa smo izkoristili tudi za javno zahvalo državnim organom, ki so dnevno vpeti v pristaniško delo in s svojo predanostjo dvigujejo nivo pristaniških storitev v Kopru. Slavnostni govornik je bil predsednik uprave **Dragomir Matić**, goste pa je nagovoril tudi **Čedomir Bojanič** iz Sekcije za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.

Foto: Matjaž Tavčar



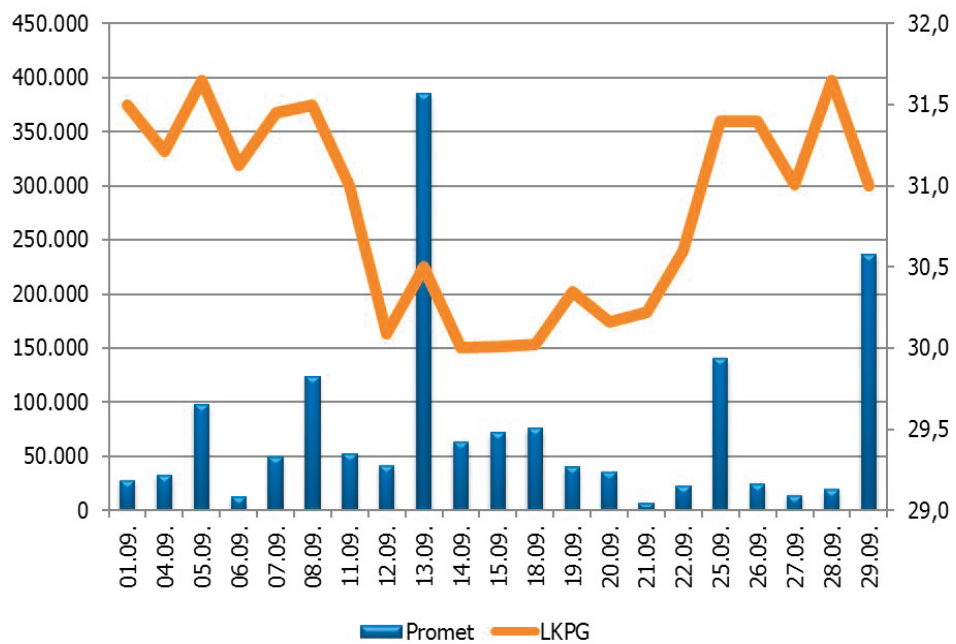


Delnica Luke Koper, d. d., v septembru

V septembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 30,85 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 30,00 in 31,65 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 316 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.574.328 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 34.112 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 31,75 evra, najnižji pa 29,94 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 35 % vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost okrepila za 24 %. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 434.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v septembru 2017

Obisk predstavnikov KS Bertoki

V torek, 19. septembra, smo gostili člane sveta krajevne skupnosti Bertoki in nekatere člane tamkajšnjega društva upokojencev, ki so si želeli ogledati pristanišče in se seznaniti z razvojnimi načrti Luke Koper. Poleg tega, da krajevna skupnost meji na pristanišče, njihovo naselje vsak dan prečka v povprečju tisoč tovornjakov, ki so namenjeni v pristanišče oziroma iz njega. To je za kraj velika obremenitev, zato so jih najbolj zanimali načrti za izgradnjo novih vhodov za tovornjake. Spraševali so tudi, kako je z načrtom izgradnje

serminske vpadnice, ki bi tovornjake izločila z avtoceste že na Bivju in bi se izognili Bertokom. Kot jim je razložil vodja področja investicij v Luki Koper **Robert Rožac**, je za izgradnjo serminske vpadnice zadolžena država, zapleta pa se zaradi arheoloških raziskav, ki morajo biti izvedene pred začetkom gradnje.

Okoljska menedžerka v Luki Koper **Franka Cepak** je gostom opisala aktivnosti družbe na področju meritev in zmanjševanja negativnih vplivov pristaniške dejavnosti na okolje.



Foto: Sebastijan Šik

Vodja področja za varovanje zdravja zaposlenih in ekologijo **Boštjan Pavlič** pa

je povzel okoljsko strategijo družbe do leta 2030.

Sebastijan Šik

Ladijski pretovor in prihodki v prvih devetih mesecih

V obdobju januar – september 2017 je ladijski pretovor narasel za 9 odstotkov v primerjavi z enakim obdobjem lani. Ugoden trend še naprej beležimo pri kontejnerjih in tekočih tovorih, nekoliko manj tovora pa smo zabeležili na avtomobilskem terminalu in terminalu za generalne tovore. Po še nedokončnih in nerevidiranih podatkih so čisti prihodki od prodaje dosegli dobrih 155 milijonov evrov oz. 10 odstotkov več. Celotno poslovno poročilo za prvih devet mesecev bo objavljeno konec novembra.

Rok Štemberger

Ladijski pretovor (v ton)	jan – sept 2017	jan – sept 2016	Indeks 17/16
Generalni tovori	979.920	1.055.735	93
Kontejnerji	6.863.710	6.195.447	111
Avtomobili	791.967	817.596	97
Tekoči tovori	2.889.758	2.544.384	114
Sipki in razsuti tovori	6.176.093	5.677.203	109
Skupaj	17.701.447	16.290.365	109

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – sept 2017	jan – sept 2016	Indeks 17/16
Kontejnerji (TEU)	686.624	631.777	109
Avtomobili (kos)	521.522	536.676	97

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d. (v 000 EUR)	jan – sept 2017	jan – sept 2016	Indeks 17/16
	155.093*	141.617	110

*nedokončni in nerevidirani podatki

Vojaški atašeji delovno v luki

Slovenska vojska je pod vodstvom slovenskega vojaškega atašeja septembra gostila večjo skupino vojaških atašejev iz kar 16 držav s celega sveta. Tokrat so vojaške diplomate pripeljali tudi v pristanišče, kjer smo jim predstavili našo infrastrukturo, kako obvladujemo potencialne grožnje

Morda niste vedeli:

Vojaški (ali obrambni) ataše ima v okviru diplomatskega predstavništva dvojni položaj. Kot diplomat je podrejen veleposlaniku, organizacijsko in statusno pa je oficir oboroženih sil svoje države, kar pomeni, da ni uslužbenec zunanjega ministrstva, kljub temu da od njega prejema naloge in navodila za svoje delo. Nosi vojaško uniformo, njegov neposredni nadrejeni pa je civilna oseba (veleposlanik).



Vojaški diplomati s celega sveta so si po živahni diskusiji o aktualnem dogajanju in luških varnostnih sistemih ogledali še slovensko vojaško ladjo Triglav. Na »luškem« delu obiska sta jih sprejela **Mateja Dominko** iz Področja odnosov z javnostmi in **Marko Grabljevec** iz Področja pristaniške varnosti (na sliki spredej). Foto: Mateja Clarici

ter kakšne varnostne ukrepe izvajamo. Zanimala jih je tudi problematika glede (ne)izgradnje drugega tira, morska meja s Hrvaško in možnosti za prostorsko širjenje luke.

Vojaški atašeji so izvajalci vojaške diplomacije, v grobem pa bi njihovo delo lahko opisali kot zbiranje podatkov

in informacij o vojaški organizaciji države sprejemnice, vzpostavljanje in razvijanje stikov z vojaškimi in sorodnimi strukturami, delovanje na področju obrambnega sodelovanja med državama, analiza regionalne varnostne situacije in sodelovanje pri raznih protokolarnih dogodkih.



Predstavniki inšpektoratov spoznali pristanišče

Inšpektorat RS za infrastrukturo, organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo, je septembra organiziral multilateralno srečanje o skupnem nadzoru prevoza

blaga in potnikov v EU. Namen srečanja in nadzora v Sloveniji sta bila izmenjava praks pri delu ter sodelovanje z nadzornimi organi iz bližnjih držav.

Predstavniki inšpektoratov (ministrstev) s Češke, Hrvaške, z Madžarske in iz Nemčije so v okviru strokovnega srečanja 20. septembra obiskali tudi Luko Koper in se seznanili še s tem delom transportne poti.

Posvet ob svetovnem dnevu pomorstva

Ministrstvo za infrastrukturo in Uprava za pomorstvo RS v sodelovanju z Luko Koper so v počastitev svetovnega dne pomorstva organizirali strokovni posvet s pomenljivim naslovom "Povezovanje ladij, pristanišč in ljudi". Tema dogodka vedno izbere IMO (Mednarodna pomorska organizacija), ki kot specializirana agencija pod okriljem Združenih narodov skrbi za varnost pomorskih prevozov in preprečevanje ladijskega onesaženja morij.

Na dogodku sta v imenu Luke Koper sodelovala tudi **Maša Čertalič**, vodja Področja strateškega razvoja in **Boris Jerman**, vodja Pravnega področja.

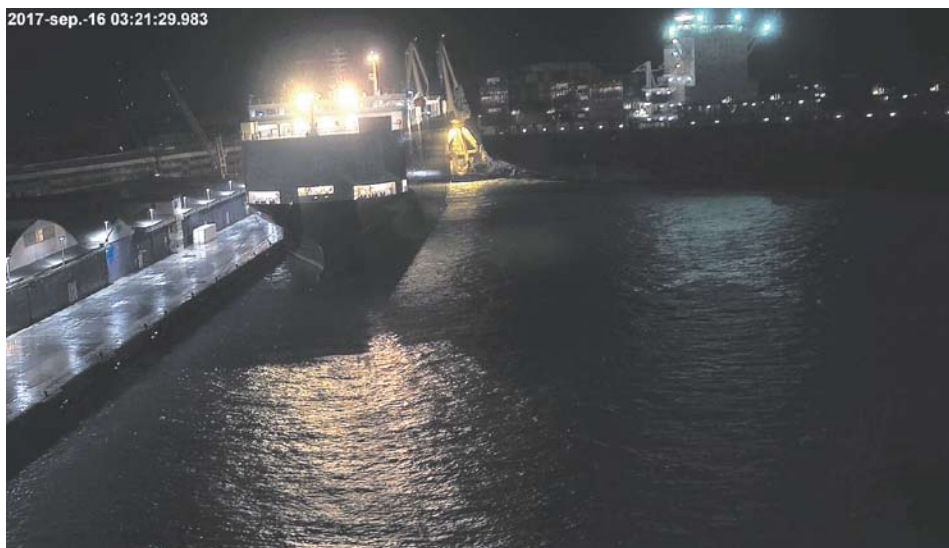


Otvoritvene besede je zbranim namenil **Jadran Klinec** z Uprave RS za pomorstvo, ki je uvodoma opozoril, da se spreminjajo ladje, ljudje in vreme, zato ta kombinacija zagotovo kliče po večjem povezovanju in sodelovanju, da bomo lahko skupaj kos novim razmeram na morju in na kopnem. Foto: Mateja Dominko

Vreme spet pokazalo svojo brutalno moč

V soboto, 16. septembra, je v kratkem a močnem neurju okrog treh zjutraj prišlo do nesreče v pristanišču, tokrat v prvem bazenu. Kontejnerski ladji matici APL California (dolga je 293 metrov) je potrgalo vrvi, s katerimi je bila privezana ob obalo kontejnerskega terminala. Močan veter je nato prosti del ladje začel premikati proti sredini bazena, pri čemer je oplazila vlačilec in sosednjo ladjo, prav tako privezano ob obalo KT.

Preiskava o vzrokih za nesrečo je v teku, k sreči pa je v dogodku nastala le materialna škoda. Obe ladji sta pristanišče kmalu zapustili, delo na terminalu pa je nemoteno teklo dalje.



Na fotografiji desno zgoraj nenavadno velika gmota, neporavnana z obalo. Vajeno oko prepozna en del kontejnerske matice, ki ga je veter odpihnil čez bazen. Foto: arhiv Luka Koper

IZREDNO OBVESTILO 15 MAR | 14:48 | MOČAN VETER OVIRA DELO NA TERMINALI

LUKA KOPER
1957 | 2017
Port of Koper

02.10.2017

GLAVNI TOVORNI VHOD

Izhod	● brez posebnosti	15.03.2017 14:48
Vhod	● brez posebnosti	15.03.2017 14:35

KONTEJNERSKI TERMINAL

Depo za pranje kontejnerje	● brez posebnosti	15.03.2017 14:35
Ladijske manipulacije	● brez posebnosti	15.03.2017 14:35
Vagoni	● brez posebnosti	15.03.2017 14:35
Kamioni	● brez posebnosti	15.03.2017 14:35

TERMINAL ZA AVTOMOBILE IN RO-RO

Primer prikaza: ob omejitvah dela v pristanišču na vstopni strani opozarja oranžna pasica, s klikom nanjo pa se prikaže situacija operativnega dela.

Izredna obvestila odslej tudi na spletni strani

Vremenske nevspečnosti, kot npr. daljša obdobja močne burje v zimskem času, lahko vplivajo na operativno delo v pristanišču. V primeru omejitev delovnih procesov zaradi slabega vremena je ključno, da so o stanju v pristanišču obveščeni vsi deležniki, zato smo nedavno uvedli prikaz stanja tudi na spletni strani www.luka-kp.si. V primeru večjih oz. daljših omejitev dela v pristanišču, bomo na spletni strani tako objavili posebno obvestilo, na katerem bo prikazano trenutno stanje po posameznih terminalih.

Rok Štemberger

Požar na ladji

Kako nepredvidljivo je naše življenje in da sta ključni le ustrezna pripravljenost ter usposobljenost za dogodke, dokazuje tudi nesreča na ladji Bremer Anna. 4. oktobra je okoli ene ure zjutraj zagorelo v strojnici ladje, sicer polno naložene z lesom in pripravljene na odhod iz pristanišča. Posadka je na pomoč takoj poklicala luške gasilce, ki so požar lokalizirali, pogasili in čez noč postavili požarno stražo. Na kraj dogodka so sicer prišli tudi koprski gasilci, ki pa po zaslugi izjemnih

luških kolegov niso imeli dela.

Na račun dobre usposobljenosti in hitrega reagiranja smo preprečili sicer potencialno veliko škodo, so pa taki dogodki velik izziv za družbo tudi sicer. Dokler namreč niso opravljeni vsi postopki, ladja ne sme zapustiti pristanišča. Operativna obala pa je polno zasedena in ustreznega priveznega mesta za ladjo nimamo. Zato delo, planirano za to privezno mesto, nanj vezani ljudje in mehanizacija, stoji.



Požar na ladji Bremer Anna so naši gasilci takoj ukrotili, tako da sta tovar in okolica ostala nepoškodovana.

V luki testno polje za korozijo armiranobetonskih konstrukcij

Propadanje kovin in njihovih zlitin imenujemo korozija, fizikalni pojav pa je velik problem za gospodarstva po vsem svetu - po nekaterih ocenah posledice korozije lahko »odžrejo« kar dobrih 4% državnega BDPja.

Da bi našli učinkovite in napredne rešitve, znanstveniki na Zavodu za gradbeništvo Slovenije (ZAG) razvijajo napredne senzorje za zaznavanje hitrosti korozije. Leta 2013 smo jim tako omogočili postavitve poskusnega polja za spremljanje korozijskih procesov armiranobetonskih konstrukcij prav ob obali luškega morja. Pridobljeni rezultati so koristni za vzdrževanje, obnovo in novogradnjo takim razmeram izpostavljene infrastrukture v različnih dejavnostih. Letos smo za antikorozivno zaščito na luški infrastrukturi samo za



Zanimivo temo in testno polje, ki je nameščeno v našem pristanišču, so tokrat vzeli pod drobnogled v poljudni oddaji nacionalne televizije. Kako merijo hitrost korozije in kaj se v okviru tega dogaja v našem pristanišču, si lahko ogledate v oddaji **Ugriznimo znanost** na temo korozija, ki bo na sporedu predvidoma v četrtek, 19. oktobra na TV Slovenija.



Novinarska ekipa je posnela tudi proces merjenja na 8 testnih stebrih, opremljenih s posebnimi senzorji, ki zabeležene podatke o korozijskih procesih pošiljajo na oddaljeni računalnik. Monitoring korozivne hitrosti strokovnjaki lahko spremljajo iz Ljubljane, možno pa je tudi odčitavanje na samem testnem polju.

dve obalni dvigali, tekoči trak in manjši silos namenili skoraj 255.000 evrov.

Zaradi propadanja kovin lahko prihaja do zastojev pri delu (zaradi menjave dotrajanih delov, poškodovane infrastrukture, ipd.), ogrožene varnosti v delovnih procesih, onesnaževanja okolja (morebitna puščanja ipd.), končno pa tudi neprimerne estetskega izgleda. Ključno je redno preverjanje in ustrezno vzdrževanje kovin, tudi v prihodnje pa bodo zagotovo tako premazna industrija kot znanstveniki, ki iščejo nove zlitine kovin, težili k odpravljanju korozije oz. zmanjševanju njenih posledic.

Tekst in foto: Mateja Dominko

Ankaran

Kako vsestranski so lahko terminali v Luki Koper smo v septembru zabeležili tudi fotografsko. V objektiv smo ujeli "zanimiv tovor" na obali kontejnerskega terminala, ko je obalno dvigalo takole dvignilo slovensko vojaško ladjo Ankaran. Kljub veliki množici "turistov" pod dvigalom, pa ni šlo za nič dramatičnega. Redni letni servis je pač treba opraviti na kopnem, plovilo očistiti in poskrbeti, da bo še naprej lahko uspešno varoval slovensko morje.



Foto: Franka Cepak



Intenziven dvodnevni dogodek v Talinu

Generalni direktorat za mobilnost in promet (DG MOVE) vsako leto organizira konferenco, ki državam članicam Evropske unije ponudi možnost, da predstavijo potek domačih infrastrukturnih projektov, se pogovorijo o težavah pri njihovi implementaciji, pa tudi o potrebah po financiranju in o trendih v transportu nasploh. Letošnja konferenca, ki je potekala 21. in 22. septembra v Talinu, je neformalno pomenila začetek pogajanj za naslednjo finančno perspektivo, ki bo zagotovila evropska sredstva za prometno infrastrukturo v letih 2021 – 2027. Na njej so predstavniki Evropske komisije izkazali velik pomen čezmejnih projektov in na ta način nakazali tudi prioritete bodočih razpisov.

Luka Koper namreč vodi kar tri projekte, ki so deležni financiranja iz programa Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility) in sicer NAPA4CORE, CarEsmatic in Fresh Food Corridors. Poleg tega pa sodelujemo kot partnerji še pri projektih GAINN4MOS in ELEMED. Na konferenci v Talinu je po uradnih podatkih sodelovalo preko 1.400 udeležencev.

Vzporedno s konferenco je potekala razstava projektov, ki so deležni sofinanciranja. Stojnice slovenskih predstavnikov si je med drugim ogledal minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**. Ob predstavitvi projekta NAPA4CORE smo ga opozorili, da je smiselnost gradnje drugega tira povezana s podaljšanjem prvega pomola. Glede na to, da se je Mestna občina Koper pritožila na že izdano okoljevarstveno soglasje, z deli navkljub




Iz Luke Koper sva se dogodka udeležili vodja **Maša Čertalič** in **Martina Gržančič** (na fotografiji), obe s področja strateškega razvoja.

Foto: Maša Čertalič

odobrenem sofinanciranju ne moremo nadaljevati. Minister je povedal, da je seznanjen s problematiko in si obeta čimprejšnjo rešitev.

Med obhodom evropske komisarke za promet **Violete Bulc** smo izpostavili odlično sodelovanje s pristaniščem Trst v okviru projekta NAPA4CORE in naše prepričanje, da lahko Severni Jadran pritegne dodatne količine tovora le, če se pristanišča nadalje razvijamo in nudimo konkurenčne storitve. Pri projektu CarEsmatic smo izpostavili pomen avtomobilov, ki ob kontejnerjih predstavljajo strateško blagovno skupino za razvoj našega pristanišča in za katere načrtujemo izgradnjo dodatnih kapacitet. Med novimi trendi na tem področju smo omenili električne avtomobile in naše aktivnosti za postavitev namenskih

 **S sofinanciranjem Evropske unije**
Instrument za povezovanje Evrope

polnilnic. Predstavniki podjetja RAM – Rete Autostrade Mediterranee, ki deluje v okviru italijanskega ministrstva za infrastrukturo in transport, so spregovorili o inovativnem projektu Fresh Food Corridors, predstavniki Fundacion Valenciaport pa o projektu GAINN4MOS, ki promovira utekočinjen zemeljski plin. Kolegi iz podjetja Lloyds' Register so predstavili ELEMED, skozi katerega tudi v Kopru preučujemo možnosti priklopa ladij na elektriko.

Ob zaključku obhoda je komisarka Luki Koper čestitala za viden angažma v sofinanciranih projektih.

Martina Gržančič



Za mnoge projekte je ključno dobro sodelovanje med sosednjimi pristanišči.

Foto: Jaka Jeraša

Razvojni tim

Z rastjo obsega dejavnosti in številnimi novimi priložnostmi ter izzivi se v družbi veliko posvečamo razvojnim iniciativam na različnih področjih. Teme so pogosto zelo povezane in se med seboj prepletajo. Da bi razvojne aktivnosti družbe izvajali čim bolj usklajeno in da bi bili vsi stalno na tekočem z novostmi in trendi panoge, smo s strani Področja strateškega razvoja lansirali vpeljavo Razvojnega tima, ki je sestavljen iz vsebinsko različnih strokovnih področij družbe: varstva okolja, varnosti, informacijske podpore, infrastrukture, trženja in operative.

Ob rednih kvartalnih srečanjih se bomo posvečali napredovanju obstoječih razvojnih iniciativ ter predvsem novim idejam in pobudam, tudi s poudarkom na zagotavljanju optimalnih virov financiranja zanje. Ker je razvoj multidisciplinaren, je pomembno, da smo z napredki in pobudami vsi seznanjeni, saj ga bomo lažje obvladovali in zagotavljali dejansko napredovanje.



Viktor Žnidaršič, eden od pionirjev gradnje pristanišča

Med obiskovalci pristanišča, ki so prišli iz Krajevne skupnosti Bertoki, je bil tudi **Viktor Žnidaršič**, ki ga je zmotila barva starega bagra: »Veste, bager Rapier je bil temno rdeč, niste ga prav pobarvali,« je pripomnil ob obisku. Torej se ga spominja iz nekdanih časov, zato smo ga povabili na pogovor, da bi z nami obudil spomine na začetke gradnje luke.

Viktor je bil tedaj zaposlen na Vodni skupnosti. »V Koper sem prišel naravnost od vojakov. Kolega me je peljal k tedanjemu direktorju **Danilu Petrinji**, saj so potrebovali takšen kader. Bil sem namreč med redkimi, ki sem imel izpit za velike stroje. Postal sem delovodja gradbene mehanizacije. Dodelili so mi stanovanje, dobil sem tudi motor, stari Puch, letnik 1954, da sem se lahko vozil po luki. Delavnico smo imeli nasproti zaporov, drugo pa na sedanjem potniškem terminalu. Vodna skupnost je sredi 50. let dobila od Velike Britanije tri bagre, med njimi tudi ta Rapier, ki smo jih evidentirali po številkah 30, 36 in 38, ter štiri buldožerje, znamke Challenger. Z njimi



S takšnimi buldožerji so gradili pristanišče; to so bili odlični stroji, znamke Challenger, ki so tehtali po 20 ton.

smo gradili pristanišče,« se odlično spominja Viktor.

Danes se komu nemara to ne zdi nič takšnega, tedaj pa to s skromnimi delovnimi sredstvi ni bilo niti najmanj lahko. »Spomnim se, kako smo bili pred zahtevno nalogo, kako spraviti bager na eno majhno barko. Pa smo se domislili rešitve. Barko smo fiksirali, podložili tramove in čakali na plimo, da smo bager zapeljali na barko. Bager je kopal material z dna morja in ga odlagal na drugo barko, ki ga je odpeljala na odprto morje in odvrгла. Z buldožerji pa smo material, ki so ga vozili od

vseporivod, tudi iz Istre, porivali v morje.

Za tiste čase so bili ti stroji odlični, strojniki pa tudi, tako da smo imeli dosti dela. Ko smo z deli zaključili v Kopru, smo odšli drugam. Delali smo po vsej nekdanji državi in tudi v tujini. Na Vodni skupnosti sem ostal vse do leta 1984, mnogo fantov pa je odšlo na delo v Luko. Petrinja mi je namigoval, da bi prišel v Luko, pa se nisem odločil. Na skupnosti je bilo vzdušje enkratno, bili smo kot družina. Šolani sicer nismo bili, ampak določeno znanje pa je le moralo biti in se ga je tudi cenilo.«



Bager Rapier je čakal na Kozini, da bi ga naložili na vlak, prej pa so ga morali razmontirati, da so ga lahko naložili na vagon in odpeljali na delo po Jugoslaviji ali drugam.



Na sliki od leve: direktor **Andrej Jukić**, **Belinda Klarič** in vodja kontrole ter ustanovitelj družbe **Zvonko Jukić**, **Contrade**

Zvonko: »Z Luko Koper sem sodeloval najprej leta 1971 v takratnem Jugoinspektu. Leta 1991 smo dobili novo državo in prišlo je do velikih sprememb. Seveda smo vsi morali delati naprej, zato sem ustanovil svoje podjetje. Tako sem vsa leta delal za Luko, v njej in ob njej, zaposlen pa v njej nisem bil nikoli.«

Vedno je bil povezan z Luko. »Lahko bi napisal pet

romanov, toliko spominov imam na luko,« duhovito pripomni in nadaljuje: »Ko je bila Luka Koper še v povojih, sem prišel kot mlad inženir na kontrolo limon jaffa. Vzeli so me, ker so potrebovali mladega fanta, ki lahko skače po tistih zabojih (smeh). V vseh teh letih so se časi spremenili, ena država je izginila, prišla je nova.«

»Pohvalim se lahko, da smo bili edini, ki smo skupaj z Luko Koper uspeli organizirati kontrolo blaga. Najprej za sipki tovor. V luki je bilo delo vedno zahtevno, težko je zagotavljati kvaliteto, slediti moramo tudi s tehniko in opremo. Veseli smo, da se luka razvija naprej, zdaj imamo še nove trikotne hale. Tako se obseg dela v luki spreminja, pri tem so pomembne inovacije posameznih ljudi, ki delajo na skladiščih. Ti delajo včasih že čudeže, kako skladiščijo tovor. Mi pri tem skušamo zagotavljati kvaliteto blaga. Z novimi skladišči se bomo morali drugače organizirati, posebno glede opreme. Prej smo namreč morali obvladovati 5-metrške kupe soje, zdaj pa bomo imeli v novih halah 14-metrške.«

Zvonko je zelo predan Luki Koper: »Na terenu se maksimalno trudimo in lepo je, da se z ekipo dobro razumemo.

Na začetku smo po pristanišču hodili peš in vse

dosegli v petih minutah. Danes z avtomobili v dvajsetih minutah ne pridemo na konec luke. Kot da vozimo po avtocesti, izredno veliko prometa je.

Veste, bil sem po veliko svetovnih lukah, ampak take nisem videl nikjer. Take, ki ima glavo in rep. V Kopru nisem nikoli videl kakšnega neraztovorjenega kamiona. Tu imamo vse urejeno. Luški operativni kader izpelje vse.«

Andrej (Zvonkov sin): »Luki Koper želimo, da bi še naprej dobro delala. Luška skupnost smo kot vlak, ki mora brezhিবno delovati, da je Luka Koper uspešna. Mi se čutimo del luškega sistema, ki svojim kupcem ponuja kakovostne storitve.

Želimo ji izgradnjo te »nesrečne« železnice in da ljudem omogočimo normalno delo. Vse to lahko gotovo izpelje obstoječe vodstvo.

In še mnogo okroglih obletnic ji želimo!«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Teden ozaveščanja o varnosti pri delu v luki

Družba Luka Koper si prizadeva, da bi bilo delo za vse udeležence v pristanišču kar se da varno in učinkovito. Zato smo v septembru izvedli dodatno ozaveščanje vseh ljudi, ki so vstopali v pristanišče. Z ozaveščanjem želimo zmanjšati število materialnih in telesnih poškodb, ki nastanejo zaradi nespoštovanja varnostnih predpisov. Veliko je namreč dogodkov, ki bi jih lahko preprečili z upoštevanjem pravil in strpnostjo do drugih udeležencev delovnih procesov v pristanišču.

Eden od elementov akcije, ki smo jo izvajali med 11. in 15. septembrom, je bil tudi nov letak z najpomembnejšimi varnostnimi navodili za gibanje po pristanišču.

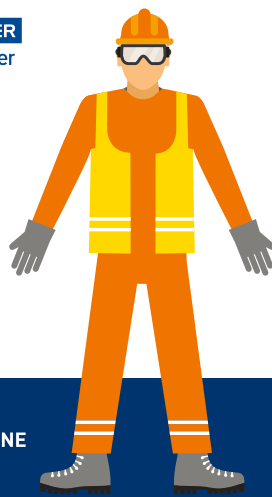
S pomočjo osebja iz Področja pristaniške varnosti ter pogodbenega osebja IBS smo letake v vseh izmenah delili na vstopnih pristaniščih.

Z akcijo smo dosegli tako voznike tovornjakov, ki prevažajo tovor v ali iz pristanišča, kot tudi osebe, ki vstopajo v pristanišče peš, in tiste, ki se vanj pripeljejo z osebnimi vozili. Mednje smo skupaj razdelili 5.000 letakov.

Miha Uršič

LUKA KOPER
Port of Koper

THIS IS THE REQUIRED PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT FOR THIS SITE



OBVEZNA UPORABA OSEBNE VAROVALNE OPREME

Where required helmet on working sites



Kjer potrebno čelada na deloviščih

Where required eye protection



Kjer potrebno zaščitna očala

Mandatory use of high visibility clothing



Obvezna uporaba odsevnega jopiča

Where required protective clothing



Kjer potrebno varovalna oblačila

Where required protective gloves



Kjer potrebno zaščitne rokavice

Mandatory use of safety footwear on work sites



Obvezna uporaba delovnih čevljev na deloviščih

Important Numbers:

+386 5 66 56 100

0-24 hours information

+386 5 66 56 950

Fire, accident at work, traffic accident, ecological accident

Accidents, spillages or fires must be reported immediately!

In case of non compliance with the rules, the offender will be not allowed to enter the port area or will be removed from the work site or the port area.

Maximum speed 40 km per hour on the main roads



Največja dovoljena hitrost 40 km/uro na glavni vpadnici

Maximum speed 15 km per hour on secondary roads



Največja dovoljena hitrost na stranskih cestah je 15 km/uro

Warning – railway line



Pozor železniški tiri

Use of safety belt



Uporaba varnostnega pasu

Not allowed in the port: firearms and explosives, alcohol and narcotics



V pristanišče ni dovoljen vnos: orožja in eksploziva, alkoholnih pijač in drog

Walking inside the port area is prohibited, except on designated areas. Walking on terminals is allowed only for personnel involved in operations



Hoja po pristanišču je prepovedana razen po točno določenih poteh in območjih, ki so označena. Hoja po terminalu je dovoljena samo osebam, ki sodelujejo v delovnih procesih

Use of phones and multimedia devices is not allowed when driving cars/machinery and on operations areas



Uporaba telefona in multimedjskih naprav ni dovoljena med vožnjo in/ali upravljanjem strojev ter na deloviščih ob neposredni nevarnosti

Smoking is only permitted in the designated areas



Kajenje dovoljeno samo na označenih območjih

Taking photographs, as well as filming or video recording is only allowed by special permission, issued on the basis of a written request to the Port Security Service. Pictures or footage of goods in transit may only be taken with the expressed consent of the owner of those goods



Fotografiranje in filmsko ali video snemanje je dovoljeno le s posebnim dovoljenjem, ki ga na podlagi pisne prošnje stranke izda področje varovanja. Če je v posnetke vključeno tudi blago v pretovoru, je potrebno tudi soglasje lastnika tega blaga

Environmental protection measures in force. Mandatory disposal of waste in the containers indicated



Varuj okolje. Obvezno odlaganje odpadkov v namenske zabojnike

Pomembne številke:

05 66 56 100

Informacije 24 ur na dan

05 66 56 950

Požar, nesreča pri delu, prometna nesreča, ekološka nezgoda

Nesrečo, izlitje ali požar sporoči takoj!

V primeru neupoštevanja pravil se kršitelju prepove vstop na območje pristanišča ali se ga odstrani iz delovišča, delovnega procesa in območja pristanišča.

Prepoved fotografiranja in snemanja na območju pristanišča

Pristanišče je čudovito, zanimivo, živahno in prava paša za oči. Zaposleni v njem (in pristaniški obiskovalci) smo ponosni na luko, smo ji pripadni in se z njo tudi radi pohvalimo. V času mobilnih telefonov in deljenja fototrenutkov z našimi prijatelji in družino, je zato včasih prava skušnjava, da bi se postavili pred objektiv in fotografijo poslali v svet ... Nikar! S tem lahko (nenamerno) povzročite poslovno škodo družbi, hkrati pa ogrožate sebe in ostale na deloviščih.

Pravilnik o notranjem redu izrecno prepoveduje fotografiranje in snemanje na območju pristanišča brez posebnega dovoljenja: »Na celotnem področju koprskega pristanišča ali na njegovih posameznih delih je **fotografiranje in snemanje prepovedano**. Fotografiranje

in snemanje je dovoljeno le s posebnim pisnim dovoljenjem, ki ga v upravičenih primerih, na podlagi pisne prošnje stranke (obrazec pisne prošnje je objavljen na spletni strani Luke Koper) izda služba varovanja. **Če gre za fotografiranje blaga**, je potrebno tudi soglasje lastnika blaga ali druge odgovorne osebe. Dovoljenje velja skupaj z dovolilnico za vstop v koprsko pristanišče.«

Seveda pa **luško delo od marsikoga zahteva**, da bodisi evidentira pristaniško delo, beleži spremembe na tovoru ali luški infrastrukturi in podobno. V takem primeru pravilnik določa:

»Fotografiranje in snemanje je dovoljeno zaposlenim v Luki Koper, ki so odgovorni za dokumentiranje poslovnih procesov in v okviru njihovih delovnih nalog.«



Fotografiranje in filmsko ali video snemanje je dovoljeno le s posebnim dovoljenjem, ki ga na podlagi pisne prošnje stranke izda področje varovanja. Če je v posnetke vključeno tudi blago v pretovoru, je potrebno tudi soglasje lastnika tega blaga

S temi pravili v prvi vrsti želimo ohraniti visok nivo varnosti vseh na deloviščih in enako pomembno želimo zaščititi interese poslovnih strank, lastnikov tovara.

Razposajene skupinske fotografije na strojih, na višini, pod visečimi bremenii, posnetki manipulacij in poziranje pred tovorom so neprimerne, še manj pa dovoljenje za javno objavo. Je pa tako početje tudi neodgovorno, saj poziranje na delovišču kar kliče k poškodbam in nesrečam.

Z nami gre lažje

V septembru se je kljub nadležnemu vremenu zvrstilo veliko kulturnih in športnih dogodkov. K njihovi uresničitvi je pripomogla tudi Luka Koper v okviru sklada Živeti s pristaniščem.

Frivolus – festival uličnih umetnikov



Od 7. do 10. septembra so dogajanje po koprskih ulicah in trgih popestrili ulični umetniki iz Argentine, Avstralije, Italije, Kanade, Nemčije in Slovenije. Številni klovnovi, akrobati, glasbeniki in igralci so obiskovalce navdušili, zabavali in očarali z nevsakdanjimi predstavami in »performansi«. »Gostili smo neverjetne umetnike in čudovite ljudi iz vsega sveta, ki vrsto let nastopajo na svetovnih festivalih. Frivolus in mesto Koper smo umestili na svetovni zemljevid festivalov ulične umetnosti in že razmišljamo o naslednji izvedbi,« je povedala vodja festivala **Karin Bartolič**.

Istrski kolesarski maraton



Foto: Istrski kolesarski maraton

Letošnja 5. izvedba Istrskega kolesarskega maratona, ki je potekala 23. in 24. septembra, kaže, da je dogodek postal veliko več kot maraton. Postal je dvodnevno množično rekreativno kolesarsko druženje, ki spodbuja h gibanju in za kolesarjenje navdušuje tudi najmlajše. Vrhunec dogajanja je bil nedeljski maraton. Več kot 500 udeležencev se je podalo na tri razgibane trase (13, 49 in 77 km) po Slovenski Istri. V mini maratonu so se pomerili tudi najmlajši, ki so se kljub dežju veselo pripeljali v cilj.

BunkerFest

V prostorih Letnega kina Arrigoni v Izoli so člani društva KUD Bunker 1981 organizirali četrto izvedbo BunkerFesta. Gre za alternativni glasbeni festival, ki ohranja raznovrstnost glasbene kulture na Obali in mladim glasbenikom pomaga pri



Foto: Center za kulturo, šport in prireditve Izola

uveljavljanju na glasbeni sceni. Program so oblikovale skupine z raznolikimi repertoarji, od najbolj klasičnih do najsodobnejših: Happy Ol' McWeasel, Horskh, Demolition Group, Prelude, Naio Ssaion, Fish on Mars ter Infamous Love.

Diplomatska regata



Foto: Denis Markežič

Tradicionalne prireditve, ki jo organizira Jadranski klub Veter, se je letos udeležilo več kot 500 jadralcev, diplomatov, politikov in gospodarstvenikov iz 40. držav. Regata je edina tovrstna prireditev in odlična priložnost za krepitev odnosov ter izmenjavo mnenj in izkušenj v sproščenem vzdušju, a hkrati s kančkom tekmovalnosti. Na regatnem polju se je letos pomerilo 50 posadk.

Mateja Clarici

Tečaj za vstop in delo v utesnjenem prostoru

Sredi septembra so na PC Sipki tovari izvedli zanimivo usposabljanje za samoreševanje iz utesnjenih prostorov, če bi se zaposleni tam znašel v nevarnosti.

Nevarnosti lahko predstavljajo nevarni plini, pomanjkanje kisika, požar in podobno. Tečaj je obsegal teoretični in praktični del. V praksi so udeleženci preizkusili



Foto: Mateja Dominko



Foto: Mateja Dominko

reševalno opremo in se glede na scenarij (zaprt prostor, tema, dim) poskušali sami rešiti iz nevarne situacije. Vsi uspešno, lahko dodamo in

upamo, da bo znanje sicer ostalo zapisano v možganih, uporabiti pa ga vseeno ne bo nikoli treba.

Referendum o drugem tiru: več glasov za

24. septembra je potekal referendum o zakonu o drugem tiru. Po podatkih državne volilne komisije se ga je udeležila petina volilnih upravičencev. Svoj glas je oddalo 352.220 volivcev oz. 20,5 % volilnih upravičencev. 53,5 % tistih, ki je oddajo svoj glas je zakon o drugem tiru

podprlo, 46,5 % volivcev pa se z zakonom ni strinjalo.

V volilnem okraju Koper, ki ima 43.469 volilnih upravičencev iz mestne občine Koper in občine Ankaran, je prišlo na volišče 9.806 občanov oz. 22,5 % vseh. 59,3 % jih je obkrožilo za in 40,7 % proti.

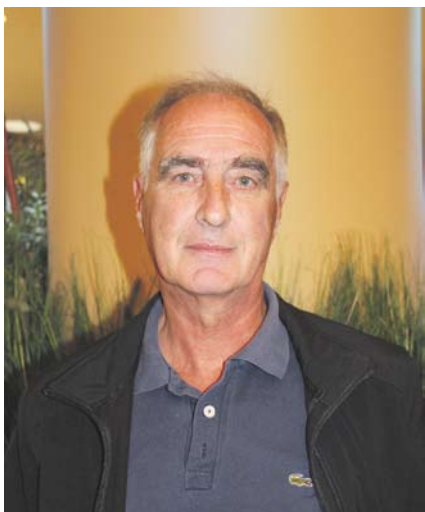


Foto: Mateja Dominko



Sprašujemo in nagrajujemo

Zakaj imajo ladje, ko so privezane na bitvo, na ladijski vrvi nameščeno kovinsko varovalo (na sliki modro)? Vaše odgovore pričakujemo po elektronski pošti: luski.glasnik@luka-kp.si do vključno 27. oktobra 2017. Zaenkrat povemo samo to, da bo med pravilnimi odgovori izžrebani srečnež prejel nagrado, povezano s 60. jubilejem Luke Koper.



Janko Strel,

dolgoletni vodja izpostave
Carinarnice Koper v Luki Koper

»Z Luko Koper sem povezan že od leta 1979, ko sem prišel z mejnega prehoda Škofije za vodjo luške izpostave. Vem za vse reorganizacije, direktorje in nemalo sprememb v Luki Koper. Kar se tiče našega dela, pa je sistem ostal isti – carina opravlja svojo funkcijo enako kot vsa leta nazaj, saj je Luka mednarodni mejni prehod z vsemi dodatnimi zadolžitvami, ki jih je dobila.«

Zanimivega je bilo »milijon stvari«, nam pove. Spominja se najprej začetkov, ko so delali kontrole po vseh skladiščih: »Tehtali smo kavo, pregledovali ali je pravilno skladiščena, je na mokrem ali suhem, so viški ali primanjkljaj. V takem konglomeratu podjetij, kot je Luka Koper, so se zmeraj pojavljali viški in primanjkljaji, nazadnje na lesnem terminalu. Ampak večjih prekrškov ni bilo. Z vodji profitnih centrov sem se

razumel, dogovorjeni smo bili, da zadeve takoj rešimo, preden bi se razbohotile. Medsebojno smo spoštovali pravila igre, kar se je izkazalo za edino pravilno. V vseh teh letih ni bilo enega slabega trenutka ali spomina.«

Strel je v svoji dolgi luški karieri seveda sodeloval z veliko luškimi ljudmi. »Z nekaterimi sem ohranil stike in celo prijateljske vezi. To je lep občutek, ko pogledam nazaj.

Ob jubileju Luki Koper želim, da bi dosegla vse, kar si je postavila za cilj. In da bi se njeno vodstvo ustalilo in imelo (končno) podporo vseh v državi. Želim ji nove vhode, čim prej. To traja predlogo. In drugi tir seveda. Pri tem bi bilo dobro, da si vsaj koprski del ne bi metal polen pod noge.«



Saša in Ernest Trampuž, sin in oče, Jadroagent

Ernest: »V Jadroagent sem prišel leta 1965. V luki sta bila tedaj samo prvi in drugi privez, nikjer ni bilo asfalta. Vsak nadaljnji privez ali pomol je bil velik dogodek, pomenil je veliko napredovanje. Tedaj je luka delala po 400.000 ton, tovor so vozili s kamioni na Kozino. Delo je bilo težko, a uprava se je znašla in uspela. Preobrat se je zgodil z izgradnjo kontejnerskega terminala in je prišla prva ladja od Jugolinije s kontejnerji. Od tedaj je šlo vse samo naprej.

Dogodkov je bilo dosti, tudi lepih uspehov, potem je v 70. letih prišlo do krize, ko so zamenjali upravo. Po razpadu nekdanje države v 90. letih, se je začelo novo obdobje. Čez noč so izginili vsi agentje, zmanjkali so ladjarji. Potem so začeli prihajati tujci, med njimi izraelska družba ZIM, ki je bila vedno zvesta Koprju. Od takrat naprej so se dogajale velike spremembe. Nastalo je veliko malih agencij, danes jih imamo 36, a v slovenskem lastništvu jih je le nekaj. Logično je, da so tuji agentje kapitalsko močnejši od nas, zato težko konkuriramo.

Dejstvo je, da so koprsko pristanišče vsi na začetku zelo podcenjevali. Spomnim se, ko je prišlo vodstvo luke Reka na obisk v Koper. Ocenili so, da se bo Koper razvil do največ 1,5 milijona ton. Jaz sem si mislil svoje - Koper ima prostor, Reka in Trst pa ne. Spomnim se tudi diskusije med Koprom in Reko. Reka je bila jezna, ko je Koper zgradil kontejnerski terminal. Predlagali so, da bi mi pustili kontejnerje, oni pa bi nam iz Bakra prepustili premog. Nismo se dogovorili in zdaj imamo oboji oboje. Ker pa ima Koper boljšo pozicijo, je lahko hitreje napredoval.

Tudi tujci so podcenjevali Koper. Kako so bili ljudje na srečanju mednarodnega združenja Fonasba v Portorožu začudeni, kakšne možnosti razvoja ima Luka Koper.

Pristanišče dobro dela. Potrebujemo nov tir, saj brez dobre železniške povezave ni razvoja. Upamo, da čim prej dobimo nov hiter tir, da bomo lahko igrali enakovredno igro z Italijani, Madžari in drugimi. Luka dobro dela tudi avtomobile, sojo, naftne derivate,

pogrešam pa več generalnih tovorov. Včasih smo tovorili razno investicijsko opremo za afriške in azijske države. Danes povpraševanje je, ni pa prostora. Spomnim se, kako smo prekladali lokomotive. Prišli so agenti s severa in se čudili, kako lahko v Koprju krcamo lokomotive. Pa smo jih, elegantno so šle na ladjo in odlpule. Uspešna je bil tudi ferry linija za vozila za Sirijo in Irak. Potem je tam izbruhnila vojna in tega posla ni bilo več.

Začetki pa so bili res skromni. Ladje so bile majhne, brez dvigal. Mornarji so tovore vlekli na roke s škripci. Enkrat je prišla majhna ladja s 500 kubičnimi metri lesa za južno Italijo. Privezali smo jo v starem mandraču, z ladje pa smo hodili po lesenem mostičku. In z njega je padel kapitan ladje v morje. Luško delo je zahtevalo veliko iznajdljivosti, vendar se je luški kader dobro znašel in se hitro učil.«

Saša je v Jadroagent prišel leta 2007. »Prišel sem že v novo dobo. Spomnim se, kako sem vedno gledal ladje v koprskem zalivu, poln zaliv jih je bilo. Danes delamo, kar znamo in gojimo svoje odnose z Luko, saj smo vsi pripadniki ene skupnosti, ki mora biti povezana, če hočemo biti učinkoviti. Razmere niso lahke, v primerjavi s preteklimi časi so poostrene, tudi z vidika varnosti, zato je to zahteven posel. Žalosti pa me, da se na tako majhnem prostoru, kot je Slovenija, nič ne znamo dogovoriti.

Luki želimo, da bi dogradila kontejnerski terminal. Vsaka zamuda šteje, tako kot za drugi tir. Že več kot 20 let govorimo o njem, pa do zdaj ni bila zasajena niti ena lopata. Nekaj smo zagotovo že zamudili, čeprav nas skušajo prepričati v nasprotno.

Luka Koper naj uresniči svoje načrte, kar bo dobro za vse!«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Dobrodošli v novo večnamensko skladišče Luke Koper

V sredo, 27. septembra 2017, smo otvorili novo večnamensko skladišče na drugem pomolu. Gre za prvo zaprto skladišče, ki smo ga zgradili po več kot desetih letih, saj smo zadnjega predali namenu leta 2006, uporabljamo pa ga za generalne tovore. Novo skladišče s trikotno streho se razteza na 16.000 m² in ga sestavljata dve ločeni hali, gradnja pa je trajala eno leto.

Hali sta zasnovani tako, da lahko glede na povpraševanje na trgu v posameznem prostoru skladiščimo bodisi žita in krmila (npr. sojo in sojine tropine) ali pa razne težje kosovne tovore, denimo valjano pločevino v kolutih, jeklene profile in palice. Ker gre za tovore, ki ne smejo biti izpostavljeni vremenskim vplivom, smo ob osmih avtomatskih vratih namestili tudi nadstrešnice.

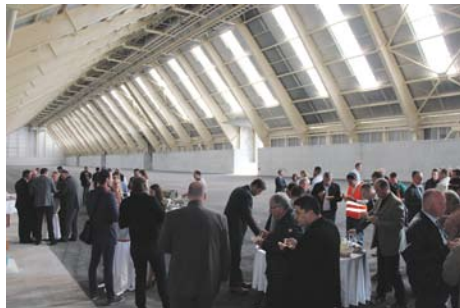
Vrednost naložbe je 42 milijonov evrov in jo bomo do leta 2022 v fazah dopolnili z nadgradnjo obstoječega priveza pri silosu in izgradnjo novega priveza na južni strani pomola. Gre za eno izmed štirih ključnih naložb strateškega poslovnega načrta 2016-2020, ki poleg nove hale vključuje še nove kapacitete za kontejnerje, avtomobile in tekoče tovore. Slednjo smo sicer že zaključili v lanskem letu, vse štiri investicije pa so skupaj »težke« približno 300 milijonov evrov.



Zbrani so si najprej ogledali film o zgodovini in gradnji objekta, nato pa vstopili v dih jemajočo zgradbo ter ji zaželeli srečo.



Trak so prerezali (z leve) člana uprave **Andraž Novak** in **Irena Vincek** ter **Bojan Tomišič**, vodja PC EET in PC TST.



Vodja projekta gradnje novih trikotnih hal iz Luke Koper **Gregor Mavrič** (levo) in **Robert Rožac**, vodja Področja investicij sta bila po zahtevnem projektu vidno zadovoljna.

Objekt je dolg 195 metrov (dolžina dveh nogometnih igrišč) in širok 79 metrov. Višina zgradbe v slemenu je 24 metrov, zato je hala višja od denimo 7-nadstropne stolpnice. V objekt je bilo vgrajenih 5.000 m³ ali za prostornino dveh olimpijskih bazenov betona. Za prekritje hal smo uporabili kar 27.000 m² pločevine. Uporabljenih je bilo 4.000 ton jekla oziroma povedano drugače, če bi to jeklo pretopili v tirnice, bi zgradili kar 40 km železniške proge.



Na otvoritvi smo naredili tudi spominsko fotografijo z »gradbinci« iz podjetja Adriaing, ki so se podpisali pod gradnjo še enega od velikih luških objektov.



Svečane otvoritve so se udeležili številni predstavniki naših poslovnih partnerjev ...



... poleg uprave pa tudi sodelavci s terminala za sipke tovore (**Bojan Tomišič**, **Agnesa Kolonič**, **Korado Špeh**, **Silvo Vrbanič**, **Karlina Zerbo**, **Nevijo Frank** in **Špela Bertok**).

Mateja Dominko, Rok Štemberger
Foto: Mateja Dominko



Foto: Peter Kleva