

11 2017

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

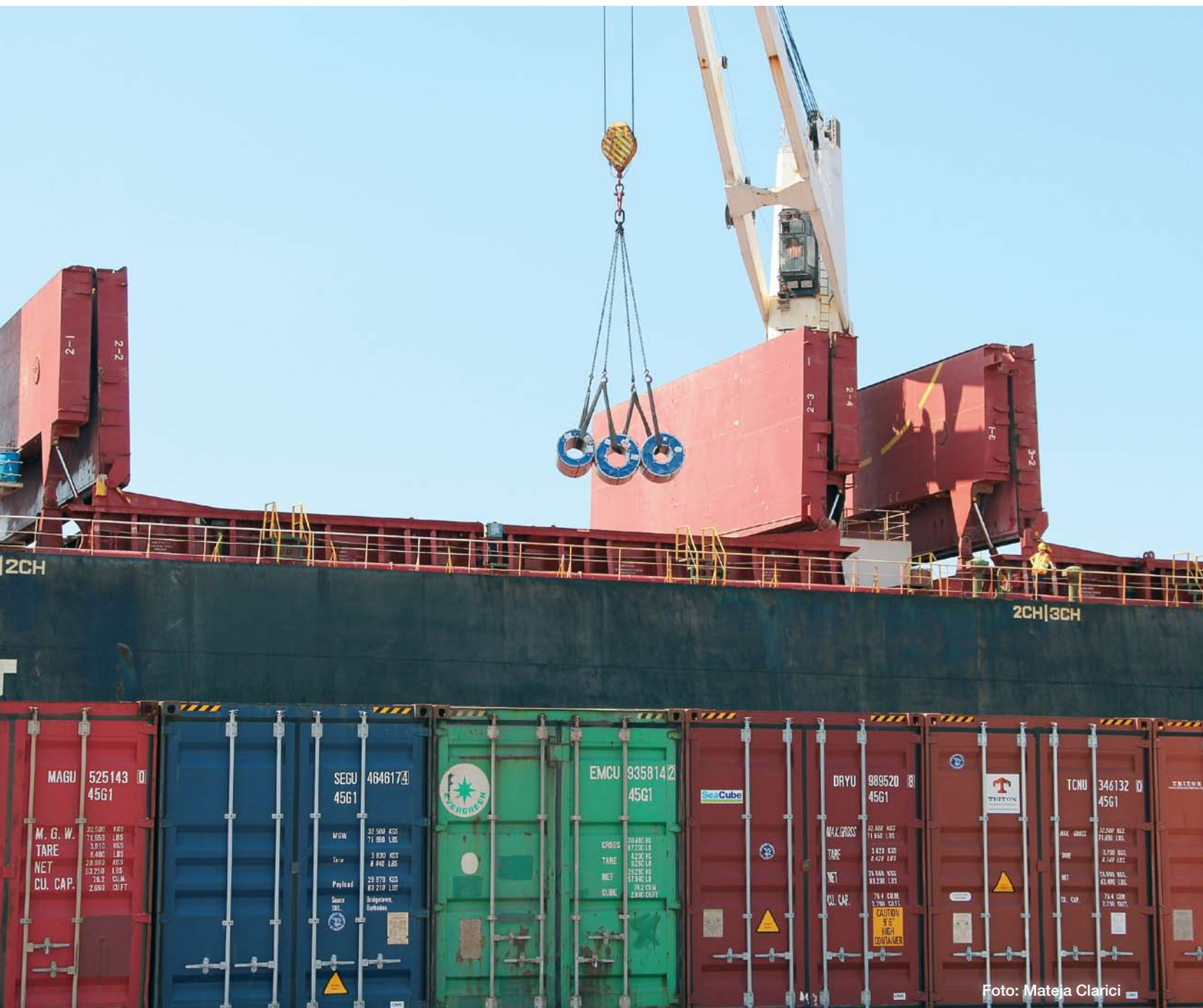


Foto: Mateja Clarici

Zbornik
1957/2017

Srminski
vhod
vse
bliže

Konec
potniške
sezone

Nov
depo
terminal
za
kontejnerje

MSC Musica zaključila letošnja potniško sezono



Foto: Mateja Dominko

11. novembra smo na potniškem terminalu privezali zadnjo ladjo za križarjenje v letošnji sezoni. MSC Musica smo v Kopru občudovali že drugič, prvič aprila 2015. Tako po dolžini kot kapaciteti potnikov je MSC Musica največja ladja, ki je Koper obiskala v letu 2017. Zgrajena je bila 2006, krstila pa jo je znana italijanska igralka **Sophia Loren**. V dolžino meri 294 m, v širino pa 32 m. S 16. nadstropji seže 60 m v višino. Ima dve restavraciji, vrsto tematskih barov, casino, fitness center, savno, dva bazena, igrišča za košarko, tenis, nogomet in odbojko, gledališče, knjižnico ter številne trgovine in lepotne salone. Iz Zadra je letos v Koper

pripeljala 2.700 turistov, za katere je poskrbelo skoraj 1.000 članov posadke.

Na koprskem potniškem terminalu smo letos privezali 61 ladij s skoraj 72.000 potniki, medtem ko v letu 2018 pričakujemo 7 ladij več s približno 100.000 turisti.

V industriji križarjenj odmeva zadnja novica iz Benetk, kjer nameravajo čez tri ali štiri leta prepovedati plutje velikih ladij - med 55.000 in 96.000 BRT - po kanalu Giudecca mimo turistično najbolj obiskanega Markovega trga. Te ladje bodo sicer lahko uporabljale drugo pot, preko ožine Malamocco, vendar se bodo morale privezati v tovornemu

pristanišču Marghera. Privez na urejenem potniškem terminalu Marittima bo namreč možen šele po tem, ko bo zaključeno poglobljanje kanala Contorta oz. t. i. kanala Vittorio Emanuele. Kljub napovedanemu ukrepu strokovnjaki pravijo, da bojzani za zmanjšanje prihodov ladij v severni Jadran ni, saj so Benetke preveč atraktivna turistična destinacija. Ob tem velja omeniti, da kljub prepovedi plutja ladij nad 96.000 BRT po kanalu Giudecca potniški promet v severnem Jadranu vsa ta leta raste.

Tatjana Jazbec



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.

Izdaja Luka Koper, d. d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Mateja Dominko

Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedičnik, 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:
lusk.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.



Dve stvari poganjata razvoj
človeštva, kultura in znanost.

Foto: Mateja Dominko

Pristanišče s pozitivnim nabojem

Obletnice nikoli niso za čas, ki je minil, temveč vedno za čas, ki prihaja. S tem stavkom se začne zbornik Luka Koper 60, ki smo ga javno predstavili konec oktobra. Ko smo razmišljali o tem, na kakšen način vse bomo obeležili prvih šestdeset let pristanišča oziroma istoimenskega pristaniškega podjetja, nam je bilo takoj jasno, da ne potrebujemo še ene monografije. Izdali smo jo ob 40. in kasneje ob 50. obletnici in razen desetih let poslovnih uspehov, poslovodskih zdrsov in upravljaljskih shizofrenosti, še ena monografija ne bi imela bistvene dodane vrednosti. Zato smo se odločili za zbornik, za izbor sogovornikov, ki so vsak po svoje, v različnih življenjskih obdobjih, pretežno izza luške ograje spremljali rojstvo in rast edinega slovenskega tovornega pristanišča. Dobili smo knjigo, ki opisuje zgodovino pristanišča in razvoj družbe Luka Koper s človeške perspektive. Knjigo, ki jo bo vsak z veseljem prijel v roke in z užitek prebral do zadnje vrstice. Zborniku je vtisnila edinstven pečat njegova avtorica, novinarska Primorskih novic Vesna Humar, ki je zgodbe pripovedovalcev in zgodovinska dejstva prepletla z njeno prepoznavno literarno pripovedjo, veliko mero občutka za ta prostor in njegove ljudi, ter s kančkom poetičnosti. Ni mi nerodno priznati, da so se mi pri določenih poglavjih orosile oči.

Čeprav je pristanišče industrijski objekt, po svoji naravi hladen, grob in odtujen, smo ga v letošnjem jubilejnem

letu večkrat pokušali obravnavati skozi umetnost: skozi zbornik, razstavo umetniških fotografij Nataše Segulin, s katerimi smo obiskali vse naše najpomembnejše zaledne trge, skozi krajinsko fotografijo Jake Ivančiča, ki krasi ostanke nekdanjega koprškega obzidja nasproti potniškega terminala. Luka Koper je dobila tudi svojo himno v izvedbi mlade nadobudne pevke Kristine Čok. V Pokrajinskem muzeju Koper so nam pomagali pripraviti razstavo o zgodovini pristanišča, ki bo našla stalno mesto v bodočem centru za obiskovalce, kjer bosta prav tako imeli glavno besedo zgodovina in kultura. Tudi v preteklosti je marsikdo opeval pristanišče ali risal njegovo podobo. Kultura je namreč tista, ki ostane v času, ki zaznamuje značaj naroda, prostora in ljudi, ki na njem živijo. Dve stvari poganjata razvoj človeštva, kultura in znanost. Na nas je, da to cenimo, unovčimo in zaščitimo ter predamo naslednjim rodovom. Ekonomski uspeh je lahko le v službi teh, višjih ciljev.

Trdno verjamem, da vsa pozitivna energija, ki se sprošča ob tolikšni ustvarjalnosti ne more kar tako izginiti. Naseli se v ljudeh. V tiste, ki vsak dan prihajamo na delo v pristanišče. V tiste, ki nam zaupajo svoj tovor. V tiste, ki od zunaj zrejo v slovensko morsko okno v svet. V tiste, ki krojijo njegovo usodo.

Sebastjan Šik

70 let spremljajo dogajanje na Primorskem

Letošnje leto poteka na Primorskem v znamenju številnih odmevnih obletnic, med njimi slavi okroglo obletnico tudi medijska hiša Primorske novice.

Prvi mejnik v razvoju Primorskih novic je bil leta 1947, ko so v Solkanu izdali Novo Gorico, glasilo OF za Goriški okraj. Leta 1953 so glasilo preimenovali v Primorske novice. Leta 1950 je začelo izhajati glasilo OF za Koprski okraj Istrski tednik, kasneje Slovenski Jadran, ki so ga brali po južni Primorski in delu Notranjske. Leta 1963 sta se glasili združili v časopis za celotno Primorsko, Primorske novice.

Tednik so bile vse do leta 1980, ko so začele izhajati dvakrat na teden, ob torkih in petkih. Leta 1995 se je družba lastninsko preoblikovala in registrirala kot d.o.o. Med lastniki te

najpomembnejše primorske medijske družbe je tudi Luka Koper d.d., ki ima v lasti ima dobrih deset odstotkov družbe.

Ob 50. obletnici se je rodila tretja tedenska izdaja, lahkotnejša in sproščena Sobota, 27. septembra 2004 pa so Primorske novice postale prvi in še do danes edini slovenski regionalni dnevnik. V zadnjih letih je razvoj družbe v znamenju digitalizacije, torej spletnih strani, mobilne aplikacije in drugih produktov.

V vseh teh letih se je primorski časopis globoko usidral med Primorce. Direktor družbe **Rok Hladnik**: »Bralcem ponujamo sodoben časopis z vsemi zahtevnimi žanri in vsebinami iz vsega sveta, vendar s posebno dozo »primorskosti«. Primorske novice so blagovna znamka in ni ga



Foto FPA

Primorca, ki ne bi našega časnika držal v rokah vsaj nekajkrat na teden ali novic iskal na naši spletni strani.«

Visok jubilej je družba praznovala v krogu svojih bralcev, ki jih je povabila na gledališko predstavo v Koper, Sežano in Novo Gorico.

Primorske novice so ena od osrednjih institucij z vidika identitete Primorcev in nepogrešljiv pričevalec današnjega časa. Kolektiv Luke Koper zato vsem zaposlenim na Primorskih novicah želi vse najboljše ob jubileju in da bi bili v času, ki za medijske hiše ni najbolj prijazen, kos vsem poslovnim izzivom.

70 kozarcev sonca za Vinakoper

Luka Koper je preko podjetja AdriaFin solastnik koprške kleti Vinakoper, ki letos obeležuje 70. obletnico svojega obstoja. 7. novembra so jubilej tudi slavnostno obeležili v družbi poslovnih partnerjev in prijateljev, kje drugje kot v prostorih svoje kleti, odete v svečano rubinovo barvo.

»Brez zadržkov lahko trdimo, da je Vinakoper srce

istrskega in slovenskega vinogradništva. Zgodba Vinakopra je plod trdega dela sedanje in prejšnjih ekip, ki so si prizadevale za dvig piske kulture in kvalitete vina tako v Istri kot po vsej Sloveniji,« je ob tej priložnosti povedal **Robert Fakin**, direktor Vinakoper.

Kakšen pa bo letnik 2017 je opisal glavni enolog kleti **Boštjan Zidar**: »V primerjavi

z lanskim letnikom bo v letošnjem več elegance, svežine, bolj bo saden in prijeten, na alkoholni stopnji mogoče malo nižji, kar je prijetno, saj bomo lahko popili tudi kozarec več.«

Zgodba Vinakopra se je začela leta 1947 z ustanovitvijo podjetja Vino, ki je imelo glavno klet v tunelih pod Belvederjem v Kopru. Ob ustanovitvi podjetja leta 1947

je bil njegov poglavitni smoter prodaja vina na tuje trge, ki je bilo zaradi vzpostavitve meje med Kopro in Trstom, ki je takrat predstavljal največji trg za prodajo istrskih vin, onemogočeno. Vino za pretovor in nadaljnjo prodajo je bilo shranjeno v tunelih pod starim koprskim mestnim jedrom. Že leta 1948 pa Istrski okrožni ljudski odbor izda gradbeno dovoljenje za gradnjo nove kleti na današnji lokaciji. Ob dograditvi, leta 1953, je bila kapaciteta kleti 3 milijone litrov.

Vinakoper ima danes kar 570 hektarjev lastnih vinogradov, v svojih kletih pa lahko skladiščijo 8 milijonov litrov vin. Letno pridelajo med 4 in 4,5 milijoni kilogramov grozdja, iz katerega povprečno pridelajo 3,2 milijona litrov vin. Na različnih domačih in mednarodnih ocenjevanjih je klet letos prejela več kot 50 odličij in hkrati postala Vinar leta 2017.

Vinakoper, čestitamo in želimo še mnoge kakovostne litre in mnoga leta ohranjanja istrske vinarske tradicije tudi vsi iz Luke Koper!



Foto: Vinakoper

Nič nas ne sme presenetiti

V Sloveniji je bila novembra na delu misija EPREV (Emergency Preparedness Review Service), ki jo izvaja Mednarodna agencija za atomsko energijo (IAEA) in je preverjala pripravljenost Slovenije na jedrske in radiološke nesreče. V okviru misije so 8. novembra izvedli natančen pregled pripravljenosti tudi v Luki Koper, saj je pristanišče objekt s kritično infrastrukturo. Zato je mednarodna ekipa podrobno izprašala naše sodelavce o



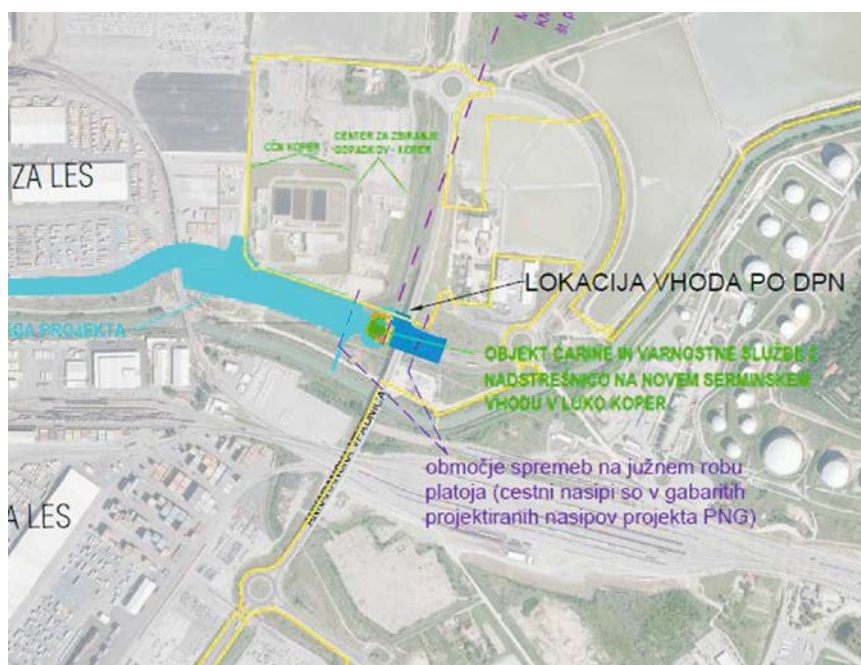
Koncept kriznega upravljanja v primeru jedrske in radiološke nesreče je mednarodni ekipi predstavil **Boris Marzi** iz Področja pristaniške varnosti (na sliki desno spredaj).



različnih področjih varnosti, organiziranosti, ocenah tveganj, dokumentih, načrtih in ukrepih, ki jih imamo za primer jedrske in radiološke nesreče. Dodatno so preverjali Državni Načrt reševanja in zaščite v segmentu Prednostna oskrba plovil, kjer je nosilec dela aktivnosti Luka Koper. Po srečanju so gostje izrazili navdušenje nad organiziranostjo Luke Koper in dobrim konceptom kriznega upravljanja ter si pristanišče seveda tudi ogledali.

Tekst in foto: Mateja Dominko

Končno: Ankaran državi prodal zemljišče za srminski vhod v luko



Lokacija novega vhoda na Srminu (s temno modro označena nadstrešnica), ki bo razbremenil promet proti mestnemu jedru.

Republika Slovenija in ankaranski svetniki so se uspeli dogovoriti o zamenjavi zemljišča na Srminu, ki je že od leta 2005 načrtovano za ozemlje novega tovornega vhoda v pristanišče. Zato sta 7. novembra Ministrstvo za infrastrukturo in Občina Ankaran tudi formalno podpisala pogodbo o zamenjavi 7.080 m² zemljišča, gradbena dela bi lahko stekla že v prvem četrtletju, vhod pa potencialno končan do konca leta 2018.

Gradbeno dovoljenje za 350 metrov povezovalne ceste do vhoda imamo že od leta 2008, potrebujemo pa še dovoljenje za gradnjo pripadajočih objektov. Luka Koper je že oddala vlogo za potrditev projektne dokumentacije in vlogo za razširitev ekonomske cone. Ko se država vpiše kot lastnik zemlje v Zemljiško knjigo RS, Ministrstvo za infrastrukturo podeli Luki stavbno pravico, s katero Luka pridobi gradbeno dovoljenje za postavitev infrastrukture oz. objektov.

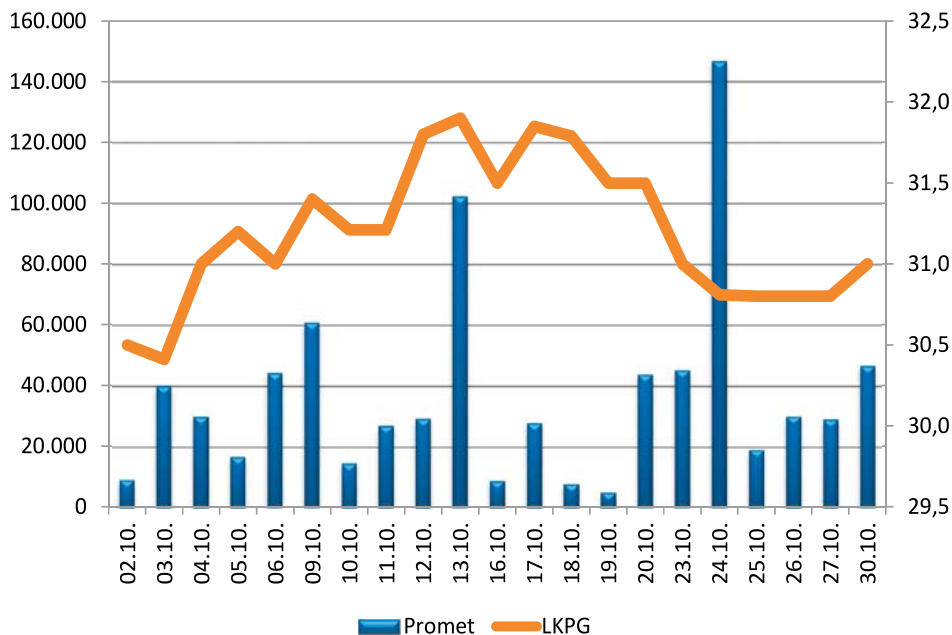
Tovorni vhod bomo gradili sami in s svojimi sredstvi, med čakanjem na dovoljenja pa preko javnega razpisa že iščemo izvajalca gradbenih del. Gradnja naj bi trajala pol leta.

Delnica Luke Koper, d. d., v oktobru

V oktobru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 31,19 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 30,41 in 31,90 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 191 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 783.516 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 25.031 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 31,99 evra, najnižji pa 30,11 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lani je delnica pridobila 34 % 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 dnevne prometa v oktobru 2017

Luški dan v Izraelu

V Tel Avivu smo 25. oktobra že tretjič organizirali poslovni dogodek za izraelske poslovne partnerje. Dogodek smo priredili v sodelovanju s slovenskim veleposlaništvom v sklopu EU projekta Fresh Food Corridors, v katerem sodeluje več slovenskih in izraelskih partnerjev. Dogodku so se pridružili številni slovenski logisti in špediterji.

Udeležence je uvodoma pozdravil predsednik uprave **Dragomir Matić** in predstavil letošnje poslovne dosežke ter se zahvalil izraelskim poslovnim partnerjem za dolgoletno sodelovanje. Navzoče sta pozdravila tudi **Barbara Sušnik**, slovenska veleposlanica v Izraelu in **Fabio Hrvatinić**, podpredsednik Sekcije pristaniških špediterjev.



Foto: Maša Čertalič

Zgodba o sodelovanju z izraelskimi partnerji je sicer stara skoraj toliko kot Luka Koper. Koper je skozi čas postal eno pomembnejših pristanišč za izraelsko blago, predvsem za sadje

in zelenjavo, ki vstopa na evropski trg. V zadnjih letih se krepi tudi pretovor kontejnerskega blaga na račun dobrih direktnih ladijskih povezav in kratkih tranzitnih časov. V letu 2016 je pretovor izraelskega blaga znašal približno 600.000 ton, poleg lahko pokvarljivega blaga v uvozu, tudi izvoz avtomobilov, predvsem pa je v porastu razno blago

v kontejnerjih v izvozu in uvozu. Z Združenjem izraelskih špediterjev smo se pogovarjali tudi o njihovem ponovnem obisku v Luki Koper z možnostjo nadaljevanja obiska na naših zalednih tržiščih v 2018, saj nas je njihova delegacija nazadnje obiskala leta 2002.

Milena Slobko Jerman



Foto: Blaž Masle

Izrael pa velja za eno najbolj visokotehnološko razvitih držav Bližnjega vzhoda s številnimi podjetniškimi inkubatorji. Leži ob Sredozemskem morju, meji pa tudi na Mrtvo morje, ki je pravzaprav jezero in leži 427 metrov pod morsko gladino. Voda v njem je približno 9-krat bolj slana od oceana. V državi sta dva uradna jezika, hebrejščina in arabščina.

Zanimivo korejsko-evropsko srečanje na Dunaju

Hyundai Glovis že deset let zapored prireja svečani zaključek leta, kjer se zahvalijo svojim poslovnim partnerjem. Enkrat so dogodek organizirali v eni od hyundajevih tovarn, drugič

v proizvodnem obratu KIA, pa v Portorožu, letos so se dobili na Dunaju. **Ronald Dovžak** iz Glovisa Koper je srečanje komentiral: »Bilo je enkratno, na vabilo se je odzvalo zares veliko naših

partnerjev iz Slovenije in ostalih, vezanih na Slovaško, Češko in seveda z Dunaja. Zadovoljni smo, da tako dobro sodelujemo z vsemi akterji v tem poslu.« Ker je eden od partnerjev tudi

koprsko pristanišče – z njimi delamo na kar treh terminalih (avtomobili, kontejnerji in generalni tovari), so se dogodka udeležili tudi predstavniki Luke Koper.



Na letošnjem srečanju Hyundai Glovisa so stregli izključno korejsko hrano, za popestritev programa pa sta poskrbela korejska tenorista. V Aziji je trenutno operno petje zelo popularno, zato je bilo vzdušje avtentično korejsko. Foto: Rainer Mirau



Foto: Luški arhiv

Gostili smo ciprskega ministra za promet

V Luki Koper smo 17. oktobra gostili ministra za promet, zveze in gradnje Republike Ciper **Mariosa Demetriadesa**, ki je v Slovenijo prispel na povabilo slovenskega ministra dr. **Gašperšiča**. Na obisku v koprskem pristanišču so ciprskega ministra (v sredini) spremljali (z leve) njegova šefinja kabineta **Niki Santama** ter **Manja Vesel**, **Ivan Govše** in **Mirko Komac**, vsi z Ministrstva za Infrastrukturo. Luko Koper, naše načrte, sodelovanje v EU projektih in sodelovanje s ciprskimi partnerji so jim predstavili **Andrej Cah**, **Maša Čertalič** in **Suzana Zornada Vrabec**.

Prvi vlak je odpeljal pred desetimi leti

»Podjetje Metrans je bilo ustanovljeno v drugi polovici leta 2006, prvi blok vlak pa je bil poslan iz terminala Dunajska Streda (Slovaška) pred desetimi leti, natančneje v februarju 2007. Naša glavna dejavnost je ponuditi kupcu zanesljivo in optimalno rešitev, kako povezati Jadran z osrednjo in vzhodno Evropo.

Sam posel temelji predvsem na servisiranju ladjarjev in špediterjev. V Luki Koper sodelujemo večinoma s kontejnerskim terminalom.

Vsekakor si želimo izboljšati naš produkt. Način izboljšave bo pri tem nadgraditi in optimizirati ves delovni proces. Seveda je že implementacija infrastrukture

in tehnične opreme v Luki Koper že veliko pripomogla k temu. Tu bi vsekakor izpostavil izgradnjo nove železniške infrastrukture v pristanišču, velik korak naprej so tudi nova RMG dvigala na kontejnerskem terminalu. Pri tem je seveda ključnega pomena človeški faktor, kar pomeni, da celotna zgodba temelji na odličnem

medsebojnem sodelovanju z zaposlenimi v Luki Koper.

Seveda je v viziji podjetja cilj napredovati in izboljšati ter posledično tudi povečati pretok vlakov in tovora preko Luke Koper,« je za Luški glasnik povedal **Goran Softič**, direktor koprskе enote.

Sonja Kranjec

Sodoben depo terminal je ogromna pridobitev

Že v letu 2015, ko so pristojni za investicijo začeli urejati površino za depo, tj. terminal za prazne kontejnerje z dodatnimi storitvami na njih, je bilo

jasno, da bo dela veliko. Kaj vse je bilo treba narediti:

- najprej utrditi skladiščne in manipulativne površine, namenjene

skladiščenju praznih kontejnerjev in površine opremiti s svetilnimi stolpi,

- nato urediti pralnico kontejnerjev z nadstrešnico in čistilno napravo,



Na platoju je tudi vratarica, kamor s kamioni pripeljejo kontejnerje in pred vstopom na depo preverijo dokumentacijo zanje.



V bivšem objektu terminala za les, ki služi kot upravna stavba depoja, so zamenjali pohištvo in obnovili celotno opremo prostorov, elektro instalacije ter požarni sistem. V pritličju so povečali garderobe in uredili sanitarije s tuši. Skupna površina preureditve je 239 m². Projekt prenove je vodila **Bojana Kavrečič** iz Področja investicij, izvajalec del je bil IGC Projekt.



Na galerije lahko za preizkus delovanja frigo kontejnerjev istočasno priklopimo kar 108 kontejnerjev. Foto: Mateja Dominko



Konec novembra bomo začeli uporabljati tudi popravilnico, kjer bo prostora za 12 kontejnerjev, še enkrat toliko jih bomo lahko pripravili pred delavnico.



Nova pralnica ima zaprt sistem: umazana voda se zbira v čistilno napravo in se očiščena vrača v ponovno uporabo. Foto: Mateja Dominko



Sandi Ražman in Mara Žerjal sta bila ključna člana ekipe, ki je vodila projekt izgradnje depoja.

- rekonstruirati obstoječo stavbo v popravilnico kontejnerjev,
- izvesti galerije in priklope za preizkušanje frigo kontejnerjev (pre-trip),
- porušiti staro in zgraditi novo transformatorsko postajo ter
- zgraditi nov tir 18 C s potrebnimi prilagoditvami na obstoječi železniški tir.

Dela so zdaj zaključena, zato si lahko vsi, ki so prispevali delo, znanje in energijo v ta zahtevni projekt, oddahnejo. **Sandi Ražman** s Kontejnerskega terminala je povedal: »Od junija je v uporabi tir 18 C, na pre-tripu imamo na voljo 36 pozicij v treh višinah. Od avgusta je uporabna pralnica zmogljivosti 4 x 6 oz. s 24 pozicijami za pranje kontejnerjev.

Velika pridobitev je tudi to, da lahko z enim strojem dostavljamo in odstavljamo kontejnerje v pralnico, enako velja za popravilnico. Prej smo za to delo potrebovali dva viličarja in štiri terminalske vlačilce, saj smo morali voziti kontejnerje iz skladišča v pralnico kar dva kilometra stran. S tem smo optimizirali delovni proces, pa tudi več ljudi lahko vključimo v drugo delo. Zmanjšali smo še gostoto prometa, kar je hkrati bolj prijazno tudi do okolja. Depo je ena od zadnjih večjih in obširnejših naložb Luke v tem letu,« je vidno ponosen dodal Ražman.

NA MANJŠI POVRŠINI VEČ OPERACIJ S KONTEJNERJI

Domišljena ureditev depoja omogoča en obrat kontejnerjev več na dan, v dnevni izmeni to pomeni od dva do tri na dan na isti površini. Gre za večji izkoristek prostora, kar je ob vse večji prostorski stiski še kako dobrodošlo. Ražman: »Zaradi ureditve depoja in nove organizacije dela terminalskih vlačilcev ne rabimo več. Imamo pa v planu nabavo manipulatorja, ki je za kontejnerje univerzalen stroj, saj opravlja tudi delo viličarja. Sodoben depo terminal Luke Koper ima tako delovno kapaciteto 8.000 TEU, ko lahko nemoteno opravljamo vse operacije in premike.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Defibrilator po novem tudi na kontejnerskem terminalu

Avtomatski eksterni defibrilator (AED) je prenosna elektronska naprava, ki je sposobna zaznati zastoj srca pri človeku. S pomočjo električnega sunka lahko ponovno požene srce in s tem reši življenje. Naprava daje zvočna navodila

Pri človeku, ki se je zgrudil na tla, najprej preverimo, če diha. To naredimo tako, da k obrazu bolnika prislonimo uho in lice, da slišimo, čutimo, z očmi pa gledamo, če se prsni koš dviga. Če bolnik diha, ga damo v položaj za nezavestnega

poklicali pomoč, pričnemo s temeljnimi postopki oživljanja: **30 masaž srca : 2 vpiha**, 30 masaž srca : 2 vpiha in tako naprej.

Zelo priporočljiva je uporaba avtomatskega defibrilatorja, ki je zelo preprosta:



Zadnje nameščeni AED je lociran v spodnjem hodniku upravne stavbe Kontejnerskega terminala.

Foto: Klemen Štravs

uporabniku, tako da ni strahu, da postopka ne bi znali opraviti. Po novem imamo jih na območju pristanišča sedem, zadnjega smo namestili v upravni stavbi Kontejnerskega terminala.

(stabilno leže na bok).

Če ne diha, takoj **POKLIČEMO POMOČ** na 112 in povemo kdo kliče, kaj, kje in kdaj se je zgodilo in koliko je poškodovanih. Takoj ko smo ugotovili, da oboleli ne diha, in smo

- AED prinesemo k obolelemu in ga vklopimo, če se ni že sam,
- iz embalaže vzamemo nalepki – elektrodi in odstranimo zaščitno folijo,
- elektrodi nalepimo na gol prsni koš prizadetega kot je narisano na napravi (eno pod desno ključnico in drugo na levo spodnjo stran prsnega koša).



Ostale lokacije AEDjev po luki pa so: pritličje upravne stavbe, upravna stavba EET, upravna stavba Terminala tekočih tovorov na 1. pomolu, pisarna Terminala tekočih tovorov na 2. pomolu (zraven polnilnice), garderoba notranjega železniškega transporta (bivši Troples), enega pa imajo varnostniki v svojem vozilu, tako da je vedno na razpolago za prevoz po terenu.

Naprava takoj začne analizirati stanje srca in oddaja zvočna navodila, kako postopati dalje. Preden pritisnemo gumb za elektrošok po navodilih, preverimo, da se prizadetega nihče ne dotika oz. ukažemo, da se vsi umaknejo (»VSI STRAN!«). AED ima tudi varovalo: če smo pritisnili gumb za sunek, AED pa zazna, da električni sunek ni potreben, aparat elektrošoka ne bo izvedel.

Po sproženem elektrošoku nadaljujemo z masažo srca in umetnim dihanjem, dokler zmoremo oz. dokler prizadeti ne začne dihati.

Volkswagen izbral Koper, a tokrat ne za pretovor

Drugič, ko boste na televiziji videli Volkswagnov oglas za gospodarska vozila, bodite pozorni. Snemali so ga tudi v našem pristanišču.

Volkswagen je eden pomembnejših in dolgoletnih poslovnih partnerjev Luke Koper. Njihova vozila pretovarjamo že od leta 1996. Zato smo se z veseljem (in zaradi zahtevnosti projekta tudi kančkom zaskrbljenosti) odločili, da jim omogočimo snemanje oglasa za nova gospodarska vozila tudi pri nas.

Snemanje je potekalo 3. septembra. Ob šestih zjutraj je pred vhodom v pristanišče čakala dolga kolona vozil, ki je segala vse do krožišča na Ankaranski cesti. V njih je poleg novih Volkswagnovih vozil ter obsežne opreme čakala snemalna ekipa, zagotovo največja pri nas do sedaj. Sestavljalo jo je več kot sto ljudi! Kljub številčnosti,



Bi verjeli, da je snemanje samo »pristaniških« sekvenc oglasa potekalo 14 ur? Ko vidimo končni izdelek na televiziji, ki traja le nekaj sekund, si težko predstavljamo obsežno produkcijo in organizacijo, ki je za kratkim oglasom. Snemali so tudi na drugih lokacijah po Sloveniji.



V oglasu se predstavlja več novih Volkswagnovih vozil: Caddy, Amarok, Transporter, Transporter pick up, Crafter in Crafter pick up.

pa bi verjetno vsakega presenetila njihova izjemna organiziranost in usklajenost. Snemanje je potekalo na več lokacijah na terminalu razsutih tovorov in v novem večnamenskem skladišču.

»Radi bi se zahvalili Luki Koper, ki nam je omogočila snemanje na tako izjemnih in fotogeničnih lokacijah, ki jih zagotovo ne najdeš nikjer drugje. Upamo, da vam nismo povzročili preveč preglavic, saj se zavedamo, da je bil to res izjemen projekt,« so nam po koncu snemanja sporočili iz slovenske produkcijske hiše, ki je oglas pred kratkim dokončala in bo kmalu dan v predvajanje.

Tekst in foto: Mateja Clarici



Oglas bodo začeli predvajati konec novembra najprej v evropskih državah, kasneje pa verjetno tudi izven Evrope.

Ste vedeli, da so v Sloveniji letos posneli **več kot 30 avtomobilskih oglasov**? Razlog so predvsem kratke razdalje in raznolikost Slovenije na 20.000 m² površine, kjer se razprostirajo morje, hribi, planote, vinogradi, travniki, smučišča, vasi in mesta. Med odmevnejšimi je bil oglas za novi Ferrarijev model športnega vozila, ki so ga snemali tudi na cesti med Kopro in Izolo. Zanimiv je še podatek, da v zadnjih dveh letih približno 70 odstotkov oglasov za tuje produkcije zavzemajo oglasi za avtomobilsko industrijo.



Zdenka Dodič,

ekonomist in logist

Leta 1981 sem se iz Ljubljane preselila v Koper in začela delati v takratnem Transjugu.

To je bil zame kar šok, zaradi popolnoma drugačnega okolja, dela, razmišljanja ... V Leku, od koder sem prišla, smo govorili o gramih in kilogramih, pri novem delu z Luko pa so bile to tone, tovari izrednih dimenzij, kontejnerji, velike ladje. Luka Koper se mi je na začetku zdela skoraj mistična, vsa ta velikost prostora, toliko vsega, pa vendar v vsej tej raznolikosti usklajena, urejena in čista. Ravno ta urejenost se mi je vedno zdela lepa in pomembna in prav posebej sem bila zadovoljna, ko se je nemalokrat zgodilo, da so obiskovalci, tudi tuji partnerji, to opazili.

Z Luko Koper sem bila skozi delo povezana 36 let. Začela sem jo spoznavati kot špediter, kot vodja kontejnerskega oddelka, potem

pa tudi dobesedno vstopila v Luko samo. Kot predstavnik firme M.I.R. AG Lugano sem imela od leta 1991 najeto pisarno in t. i. show-room v prvem nadstropju poslovne stavbe in štiri skladišča. Od 1997 je sledilo moje obdobje Intereurope. V tistem času sva z **Mileno Slobko Jerman** orali ledino ob preusmeritvi tovornih poti hitropokvarljivega blaga iz Izraela v Evropo, namesto preko Marseilla na Koper. To je bila velika in pomembna zmaga. Leta 2007 sem se pridružila multinacionalki DHL Global Forwarding, ki je odprla svojo pisarno v Kopru.

Na Luko Koper sem vedno gledala kot zaupanja vrednega partnerja, ki ima vizijo in voljo narediti nekaj več, nekaj novega, z dodano vrednostjo, pa čeprav je, in do neke mere tudi mora biti, Luka tog sistem. Vedno je bila moja prva izbira, čeprav je na Obali več lokacij, kjer bi lahko opravljali določene posle. Ena od posledic naših skupnih naporov je bila tudi ta, da se je DHL odločil Luko Koper uporabiti kot vstopno in izstopno luku svojih zbirnih kontejnerjev, ki so jih prej vozili preko severnih luk. Z Luko smo razširili sodelovanje tudi na področje distribucije, pripeljali veliko francosko trgovsko verigo ... Ni bilo vedno lahko, a bilo je polno izzivov, ti pa so zanimivi, sploh če imaš na drugi strani dobre sogovornike in partnerje ter ti zadeve na koncu uspejo!

V vseh teh letih se je nabralo veliko zanimivih dogodkov in smešnih situacij. Na raznih sestankih in dogodkih sem bila skoraj vedno edina ženska v tistem povsem moškem svetu. Včasih sem se počutila kot Rdeča Kapica med pingvini

– v množici temnih oblek, belih srajc in kravat. Sedaj je drugače in ženske v logistiki niso več izjema.

Kaj vse smo speljali preko naše Luke! Med zanimivejšimi je bil projekt donacije japonske vlade Republikli Srbski, ko smo takoj po vojni za zdravstvene domove in bolnice pretovorili in dostavili medicinsko opremo. Projekt je imel poleg strokovne tudi močno čustveno noto. Izza ovinka so bili na okopih tanki z uperjenimi mitraljezi, med vožnjo sem ob cesti videla na stotine porušenih hiš in vsaka je pomenila eno družinsko tragedijo.

Pred vstopom Slovenije v Evropsko Unijo in v času BSE (nore krave) smo morali »počistiti« Slovenijo in iz skladišč po državi po morju v Nemčijo na sežig prepeljati velike količine kontejnerjev s kostno moko.

Zanimivo in drugačno kot običajno je bilo tudi pri odpremi Siemensovih lokomotiv v Izrael, ko je bilo potrebno vsako lokomotivo fizično privariti na ladijski pod. Cel kup do takrat neznanih podrobnosti, veliko angažiranih ljudi, dolgotrajni postopki.

Luki Koper najprej želim nekaj utopičnega: da bi bila politika izvezeta iz njenega delovanja.

Da bi uspela slediti svojim vizijam in usmeritvam ter ob tem ostati v zdravem okviru širjenja.

Glede na to, da je Luka Koper ena redkih firm, ki izdaja svoj glasnik še vedno v papirnati obliki, kar je zelo pohvalno, bi želela, da tako ostane tudi v bodoče, ker ima to svoj čar.



Iztok Drožina,

ravnatelj
Srednje tehniške šole Koper

»Čestitke Luki Koper ob njenem jubileju! Šola sodeluje z Luko Koper že od vsega začetka. Tudi veliko zaposlenih v Luko je bivših dijakov te šole. Za Luko smo v vseh 60. Letih izvajali različna izobraževanja, formalna in neformalna. Veliko zaposlenih je prek izobraževanja odraslih dokončala šolanje oz. različne kvalifikacije. Sodelovanje je

resnično dolgotrajno in želimo si, da bi bilo plodno še naprej. Veliko naših dijakov opravlja usposabljanja in prakso v luki in v njo povezanih podjetjih.

Definitivno bi lahko naše sodelovanje poglobili, interes na naši strani obstaja. Pred nekaj leti smo z Luko Koper podpisali pismo o sodelovanju pri izobraževanju zaposlenih prek MIC-a (medpodjetniški izobraževalni center). Tako bi lahko naše sodelovanje nadaljevali skladno s potrebami Luke.

Omenim naj še, da so pred leti naši dijaki zmagali na razpisu Luke Koper za projekt Luki prijazno mesto. Redno se tudi prijavljamo na razpise Živeti s pristaniščem in smo redno deležni njene podpore.

Glede na to, da ima 60 let in je mlada, ji želim, da bi se še naprej uspešno razvijala v tem prostoru in zagotavljala ljudem službo in razvoj tem krajem.«



Rok Svetek,

predsednik združenja
za promet pri GZS

»V Luko so bile vedno dobrodošle nove ideje. Včasih so bile sprejete s skepto ali zavržene. Marsikater se je dalo uresničiti. Sredi devetdesetih let sem ob novoletnem obisku direktorju **Brunu Koreliču** omenil, da bi bilo pametno ustanoviti redni tedenski feeder

na liniji Malta – Gioia Tauro – Koper. Takoj je bil za to. Podjetje je bilo ustanovljeno v šestih mesecih in povezava vzpostavljena. Družbeniki so bili Luka Koper, Adria kombi in Splošna plovba. Ta povezava je pomenila začetek kontejnerskega vzpona koprškega pristanišča. Naenkrat so vsi pomembnejši ladjarji vzpostavili redne tedenske feederje. Podjetje je opravilo svojo funkcijo in bilo po nekaj letih ukinjeno. Luka Koper je bila pomembna tudi za osamosvojitve, saj mora država imeti vojsko, policijo in pristanišče. Luka je na pravi poti, podpiram njene napore in sem optimist, da bomo kmalu začeli graditi drugi tir.«



Pristaniška varnost v projektu čezmejnega sodelovanja

Oktober se je formalno začel izvajati projekt SECNET, ki je deležen sofinanciranja iz programa Interreg VA Italija – Slovenija in bo omogočal, da deležniki v čezmejnem prostoru prvič skupaj obravnavamo področje pristaniške varnosti.

12. oktobra 2017 je tako v Trstu potekal prvi uradni sestanek projektnih partnerjev. Vodilni partner v projektu je Pristanišče Trst, poleg Luke Koper pa sodelujejo še Pristanišče Benetke, Srednjeevropska pobuda ter Univerzi v Trstu in na Primorskem. »Rast pretovora v vseh pristaniščih v skupnem območju



ponuja veliko priložnosti za sodelovanje, nenazadnje pa tudi priložnost za črpanje evropskih sredstev,« je uvodoma povedal predsednik Pristanišča Trst **Zeno d'Agostino**. Izpostavil je še pomen združenja NAPA ter izziv, s katerim se danes srečujejo vsa pristanišča - zagotavljanje visokega nivoja varnosti, ob tem pa tudi ustrezno oziroma vedno večjo konkurenčnost.

Poleg Področja strateškega razvoja, ki skrbi predvsem za finančno in administrativno vodenje projekta, sta iz Luke Koper v projekt vključeni še Področje pristaniške varnosti in Področje razvoja in upravljanja poslovnih procesov. Partnerjem smo predstavili metodologijo, ki smo jo v Luki Koper pripravili za vodenje ključne



Gostitelj in vodilni partner projekta SECNET je Pristanišče Trst, njegov predsednik **Zeno d'Agostino** pa je bil zadovoljen s pričetkom projekta, saj je tudi sam zelo naklonjen raziskavam in razvoju.

Glavni namen projekta, ki bo trajal 18 mesecev in ima skupni proračun v višini 1,3 milijona evrov, je vzpostaviti trajno čezmejno sodelovanje na področju pristaniške varnosti. Partnerji imamo ob tem možnost nadgraditi ali vpeljati rešitve za večjo fizično oziroma kibernetsko varnost v samih pristaniščih.

tehnične aktivnosti in se pogovorili o temah, ki jih želimo pristanišča s pomočjo projekta temeljiteje preučiti. Tehnične aktivnosti bodo med drugim pripeljale do

izmenjave dobrih praks med pristanišči programskega območja, poskušali pa bomo pridobiti tudi informacije iz širšega evropskega prostora.

Martina Gržančič

V Amsterdamu o trajnostnem razvoju pristanišč

Med 11. in 13. oktobrom je v Amsterdamu potekala okoljska konferenca **GreenPort Congress & Cruise**. Na dogodku smo poslušali o okoljskih rešitvah, ki jih pristanišča izvajajo za zmanjševanje svojega vpliva na okolje.

Najbolj zanimive predstavljene rešitve so bile:

- prostovoljna shema za ladjarje Environmental Ship Index (ESI), kjer imajo ladjarji v pristanišču nižje ladijske pristojbine, če uporabljajo sodobnejše ladje,
- priklopljanje ladij na elektriko,
- vmešavanje 30% rastlinskega olja (uporabljenega kuhinjskega olja) h gorivu za plovila v pristanišču



Dogodka sta se iz Luke Koper udeležila okoljska managerka Franka Cepak in vodja Boštjan Pavlič iz Področja varovanja zdravja in ekologije.

Foto: GreenPort Congress

- in s tem zmanjšanje CO₂ emisij,
- zamenjava klasičnih piskačev na talni mehanizaciji z manj hrupnimi piskači na beli šum,
- projekt Neptunes, ki se bo ukvarjal s problematiko hrupa ladij,

- postavljanje sončnih panelov po pristanišču in mnoge druge.

Pozitivno nas je presenetilo zavedanje vodilnih mož največjih evropskih pristanišč, lociranih v neposredni bližini urbanih naselij, o pomembnosti sobivanja z lokalno skupnostjo.

Upoštevanje lokalnega prebivalstva in komunikacija s skupnostjo hkrati pa realizacija luških poslovnih interesov in doseganje win-win situacij so vredni pohvale. Glavno sporočilo je bilo, da brez medsebojnega spoštovanja in sodelovanja pristanišča in skupnosti ni skupne prihodnosti.

Seznani so nas tudi s predvidenimi zakonodajnimi spremembami, med pomembnejšimi je zagotovo revizija EU directive (2000/59/EC) o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov.

Zadnji dan je bil namenjen vodenemu ogledu pristanišča v Amsterdamu in ogledu območja gradnje novega jeza.

Franka Cepak



Rok in Ivan Štrukelj, Centralog

Ivan: »Vseskozi sem povezan z Luko Koper, že od leta 1965, ko sem se zaposlil v mednarodni pomorski agenciji v Kopru. Zakonodaja tedaj ni dovoljevala zasebne dejavnosti v zunanji trgovini. Z Luko Koper smo vedno dobro poslovali, delali smo po pravih in zakonodaj ter po luških uzancah. Leta 1980 sem sprejel vodilno mesto v koprski enoti agencije, ko se je upokojil kapitan Depolo, ki je nam zaposlenim posredoval ogromno nepisanega znanja. Tedaj se je začela kontejnerizacija, on pa je dejal, da »ne bo delal te škatole«.«
Leta 1990 je vodenje prevzel sin Rok, Ivan pa je ostal svetovalec: »Potrebni so novi prijemi, pa tudi malo stare prakse, saj je pomorstvo zelo tradicionalna in konzervativna dejavnost. Vsa ta leta smo se razvijali. Na začetku komunikacija ni bila razvita tako kot danes. Imeli smo bakelitni telefon in teleprinterje na vrstico. Ni bilo možnosti, da bi hitro dobil kontakt, zato si moral probleme reševati

samostojno. V tem je danes delo olajšano, ampak delo ni nič lažje, danes je preveč informacij.

Bili so lepi in slabi trenutki. Ladje so morale izpluti eno uro po končanih luških operacijah, sicer se je zaračunavalo obalo. Agenti smo viseli po ladjah in preračunavali.

V 80. letih smo hodili na sestanke v tujino, tudi z Luko Koper, in z ladjarji sklepali pogodbe za Luko in zase. Po celodnevni posvetovanjih in pogajanjih sem moral kot najmlajši član izpisati promemorije in izpisati pogodbeno določila in to v angleščini. Gospodje so šli na večerjo, jaz pa sem pisal do treh zjutraj. Zgodaj zjutraj je direktor Luke Koper Dujc prišel preverit, če sem uspel pripraviti, tako ga je skrbelo. Drugi dan smo podpisali pogodbo. Bili so drugi časi, direktorji so bili profesionalni in skrbni.

Spomnim se tudi dogodka za časa našega osamosvajanja. Meje so bile zaprte, luka je bila edino okno v svet.

Ladjar Libanonec pa je vseeno prišel v Koper, kljub objavljenemu vojnemu riziku. Ko so nekega dne sprožili alarm, so vsi odhiteli v zaklonišče, kapitan pa se je sprehajal po obali. Dejal je, da so v Bejrutu tega navajeni.«

Veliko je bilo takih iskric. Tudi Rok se jih spomni veliko: »Spomnim se svojega prvega dela v Centralogu. Pisarne smo imeli v centru na kontejnerskem terminalu. Naročili so mi zložiti račune po številkah. Vsako poletje sem to delal in bilo je že dolgočasno delati samo s papirji. Potem sem eno leto delal v kontrolni hiši za pregled avtomobilov. Moral sem skakati med njimi, pa sem si hitro premislil in se odločil, da raje delam v pisarni. Znanja o agencijski dejavnosti te v šolah ne naučijo, to dobivamo iz prakse. Naša dejavnost je zelo dinamična in zanimiva, vedno se kaj dogaja in vsaka ladja je zgodba zase. Vsako leto je več papirjev, delo je vse bolj kompleksno, so se pa določene zadeve poenostavile. Do leta 2000 smo za prihod ladje morali na kapitanijo, policijo, carino ... po ljudi, jih peljati na ladjo in potem spet nazaj. Danes vse te postopke opravimo elektronsko.«

Ivan in Rok: »Luka Koper se je vsa leta hitro razvijala. Na začetku ni bila nič, danes jo poznajo vsi. Ob jubileju ji želiva stabilno in strokovno ter učinkovito upravo s strokovnim nadzornim svetom. Luka Koper je skupaj z agenti in špediterji uspela v mednarodnem okolju, ki ne gleda dobro na nenehne spremembe. Pogodbe so dolgoročne, oni pa imajo vedno drugega sogovornika. Lastniki Luke Koper bi morali zagotavljati stabilnost v poslovanju. Luki tako želiva vsaj še 60 let enake rasti in uspehov in do tedaj že tretji tir! Brez sodobnih in hitrih infrastrukturnih komunikacij namreč ni napredka.«

Jovo Savić, več kot štirideset let zaposlen v Luki Koper



»Mislim, da sem najstarejši delovodja v luki. Najprej sem delal na generalnih tovorih, potem sem se ob delu izšolal in postal delovodja, od leta 1990 sem na sipkih tovorih.

Začetki so bili lepi in čeprav smo nosili vreče, smo se znali pogovarjati in družiti. Več je bilo prijaznosti, to so bili lepi časi.

Luka Koper je v redu firma, plače so v redu, delo tudi. Ampak tako, kot se menja vodstvo, tako se menja tudi vzdušje. Danes je vse planirano in gre preko papirjev. Z menjavo generacije, so se menjali tudi odnosi. Kot da bi se mlajša generacija rodila z mobiteli v roki. Ne spomnim se, koliko šefov sem zamenjal. Ampak velikih problemov ni bilo. Malo sem bil na bolniški, vedno sem rad delal in osebno so me cenili..

Luka bo delala isto naprej ali še boljše tudi, ko mene ne bo več tu. Luki želim, da dočaka še veliko let, da se kaj tudi popravi, da se najde pravo vodstvo, ki bo prav delalo in gradilo vzdušje. Tako da ob njeni 100-letnici pridem tudi jaz nazdravit.«

Naši sosodje

Gradnja t. i. Zagrebške obale v reškem pristanišču, kjer naj bi poleg Brajdice v prihodnosti stal novi kontejnerski terminal, je stekla že leta 2014.

71,5 milijona vredno investicijo izvaja konzorcij italijanskih podjetij, financira pa Svetovna banka v okviru projekta obnove reške transportne poti Rijeka Gateway. Naložba obsega izgradnjo 400 m dolge in 200 m široke obale z ugrezom 18 m.

Prvi natečaj za podelitev koncesije za bodoči

kontejnerski terminal na Zagrebški obali je reška luška uprava objavila še pred pričetkom izgradnje obale. Neuspešno, saj se na razpis takrat ni prijavil nihče. V letošnjem letu je to nalogo zaupala nizozemskemu podjetju Maritime & Transport Business Solutions (MTBS) iz Rotterdama, ki mora za 600.000 evrov izbrati koncesionarja najkasneje do decembra 2018, ko naj bi bila zaključena tudi izgradnja zagrebške obale.

Melisa Hamulić



Foto: kelvis/SSC Forum

Zanimivi tovari: vetrnice za Španijo

V poskusni pošiljki smo konec oktobra sprejeli lopatice za vetrnico, ki bodo



Ohišje, v katerem so spravljene tri lopatice je dolgo 45 metrov in težko 38 ton.

Foto: Mateja Dominko

lovile španski veter in poganjale turbine elektrarne.

Pošiljka je prišla z Madžarske, na terminalu za generalne tovore pa so tudi ta projektni tovor preložili rutinsko najprej s tovornjaka na skladišče, od tam pa nekaj tednov kasneje na ladjo.

Prizadevamo si, da bi to postal eden naših rednih poslov.

Mateja Dominko



Evropska unija je v letu 2016 največ sredstev namenila gradnji vetrnih elektrarn na morju. Največji vetrni park (wind park) na morju imajo Nizozemci, vetrnice pa je nameščalo podjetje Van Oord, katerega stroji so poglobljali tudi dno naših bazenov. Foto: www.vanoord.com

Evropa opušča uporabo fosilnih goriv in teži k izrabi obnovljivih virov energije. Gre za zajemanje energije iz stalnih naravnih procesov, kot so sončno sevanje, veter, vodni tok (hidroenergija), fotosinteza, biobavica in zemeljski toplotni tokovi (geotermalna energija). Zajemanje obnovljivih virov energije ne izčrpa vira. Vetrna energija je v letu 2016 predstavljala več kot polovico energije, proizvedene iz obnovljivih virov in je bila prvič v zgodovini na drugem mestu med energenti, s čimer je prehitela premog, na prvem mestu pa je še vedno plin.

Nove pisarne za pristaniško skupnost in garderobe za IPS

Izpraznjene prostore, kjer je imela včasih pisarne družba Pacorini, smo preuredili v nove pisarne, v pritličju pa uredili garderobe za izvajalce pristaniških storitev (IPS). V prvem nadstropju so na približno 300 m² urejene štiri nove pisarne za najemnike. V pritličju smo poleg že obstoječih garderob uredili še 142

dvojnih garderobnih omaric in prostor za čistilni servis.

»Rok za izvedbo del je bil zelo kratek, le dober mesec dni, garderobe pa smo takoj po zaključku prenove predali v uporabo,« je še povedal vodja projekta **Roberto Levanič** iz Področja investicij.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Dostop do pisarn je urejen izven objekta, s čimer so pisarne ločene od garderob.

Dotaknile so se me zgodbe preprostih ljudi

Pogovor z Vesno Humar, avtorico zbornika 1957/2017

PRIHAJATE S SEVERNOPRIMORSKEGA KONCA IN TUDI PROFESIONALNO NE POKRIVATE PRISTANIŠČA IN LUKE KOPER, ZATO ME ZANIMA, KAKŠEN JE TISTI OBČUTEK POD ČRTO, KO STE SE POGLOBILI V ZGODOVINO PRISTANIŠČA IN PREBRALI TOLIKO PRIČEVANJ LJUDI, KI NASTOPAJO V ZBORNIKU?

No, prva tovorna ladja, ki se je zasidrala ob koprskem pomolu, je nosila ime Gorica, kar je seveda po eni strani moč razumeti kot zanimivo naključje. Po drugi strani pa ta okoliščina opozarja tudi na skupna čustva in prizadevanja v vseh delih povojne Primorske, ki je iskala »svoji pravi obraz«, kot poje primorska himna. V mojih domačih krajih so gradili novo mesto, v Kopru so gradili novo tovorno pristanišče. S tega stališča se mi zdijo predanost, pogum in volja, s katerimi so se v Kopru lotili smelega načrta, del tudi moje duhovne in kulturne dediščine.

BI SE STRINJALI S TRDITVIJO, DA JE LUKA KOPER VELIKO VEČ KOT SAMO POMOLI?

Da. In to na več načinov. Prvič, Luka Koper je tudi danes, ko smo sprejeli tržni kapitalizem, z vsemi njegovimi prednostmi in slabostmi, še vedno skupnost. Delniška družba, ki seveda predvsem skuša čim bolj uspešno opravljati gospodarsko dejavnost, ampak tudi sloni na vrednotah, ki jih deli z zaposlenimi in širšim okoljem. To je vidik luke kot vrednosti in bogastva prostora. Pomembno pa je tudi razumevanje pristanišča kot generatorja gospodarskega razvoja, odprtosti in ambicioznosti pokrajine. Poleg znamenitih sinergijskih evrov v logistični verigi, je tu treba upoštevati še razvojne priložnosti, ki jih morda v tem trenutku še ne razumemo v celoti, ampak jih bodo morda prinesla prihodnja desetletja. Ko bodo pristanišča, če bodo hotela uspešno poslovati, prisiljena biti mnogo več kot pomol: logistični centri, posebne gospodarske in administrativne cone, informacijska vozlišča pa še kaj.

JE LUKA KOPER, PO VAŠEM MNENJU DOVOLJ VPETA V DRUŽBENO OKOLJE?

Ne. Družba, kakršna je Luka Koper nikoli ne more biti dovolj vpeta v družbeno okolje. Spletna stran Živeti s pristaniščem, Luški glasnik, donacije in sponzorska sredstva, Pristaniški dan, sodelovanje z okoljevarstveniki, certifikati odličnosti; vse to so izvrstni projekti, ki pa jih vodstvo družbe nikoli ne sme jemati kot nekaj končnega in

dovršenega. Občutek, da je na tem področju narejeno dovolj, hitro rodi distanco in aroganco, zaradi katerih se začnejo konflikti. Ki pa jih je, kot vemo, veliko lažje preprečevati kot reševati. Na svoj odnos z okoljem bi morala torej Luka gledati kot na nikoli zaključen dinamičen proces. In se zavedati, da brez okolja, kulturnega, družbenega, in tudi naravnega, ne more uspešno poslovati. Je pa res, da je ta dobesedni, vsakdanji pritisk na Luko Koper kot podpornika najrazličnejših dejavnosti nesorazmerno velik in, si mislim, za vodstvo družbe kdaj pa kdaj tudi moteč, ker v slovenski Istri primanjkuje drugih velikih gospodarskih igralcev, ki bi bili v dobri finančni kondiciji.

NA PREDSTAVITVI ZBORNIKA JE VEČ GOVORNIKOV IZPOSTAVILO NERAZUMEVANJE KONTINENTALNE SLOVENIJE VEZANO NA PROBLEMATIKE PRISTANIŠČA IN MORJA NASPLOH. ZAKAJ JE PO VAŠEM TAKO?

Že pisatelj **Boris Pahor** je večkrat povedal, da Ljubljani manjka malo Trsta. Torej, da bi osrednji Sloveniji koristilo, če bi si preko sredozemskega dela svojega državnega in nacionalnega ozemlja, odprla svoja obzorja. Na predstavitvi smo slišali tudi tezo **Livija Jakomina**, ki je eden od sogovornikov v zborniku. Rekel je, da prebivalci kontinentalne Slovenije obalo, in verjetno to deloma velja tudi za kras, Brda in Vipavsko dolino, gledajo predvsem kot na kraje, kamor prihajajo po sprostitve in zabavo. Torej zaplavat ter na kozarec vina in rezino pršuta. Najbrž je nekaj na tem. V Evropski uniji, ki je po svojem bistvu večkulturna in večjezikovna ter črpa bogastvo iz različnosti, bi se tudi »Kranjci« lahko malo odpovedali svoji zaplankanosti. Primorci jim s svojo zgodovinsko izkušnjo in sedanjo mednarodno vpetostjo lahko pri tem pomagamo. Ko se bodo tega zavedali, bodo v nas videli več kot le krožnik jote in kepico sladoleda. Kako priti do tega? Najbrž počasi. Vsekakor ne tako, da smo tiho.

V ZBORNIKU JE PRECEJ IZPOSTAVLJEN LIK DANILA PETRINJE, PRVEGA DIREKTORJA LUKE KOPER IN PO MNENJU MNOGIH NAJBOLJ ZASLUŽNEGA ZA GRADNJO PRISTANIŠČA IN PRVEGA TIRA. KAKŠNO MNENJE STE SI USTVARILI O TEM LIKU.

Danilo Petrinja mi je zelo pri srcu. In je res v zborniku prevzel vlogo nekakšnega simbolnega lika. Junaka povojne primorske trme in zdrave volje do



življenja. Spoznala sem ga preko knjige, ki jo je izdal leta 1999 in preko stikov z njegovo družino, ki so osvetlili osebno plat tega moža. Ki je, morda slovensko, »foušljivo«, simptomatično, cenjen in spoštovan zdaj, ko ni več med nami. Seveda pa je treba poudariti, da en sam človek ne ustvarja zgodovine. Takšnih »petrinj« je bilo v zgodovini koprške luke kar veliko, četudi nimajo vsi opazne vloge v zborniku ali celo v kolektivnem spominu.

BI BILA DANAŠNJA SLOVENSKA DRUŽBA SPOSOBNA SPREJETI ENEGA PETRINJO? SMO SLOVENCİ SPLOH NAKLONJENI ODLOČNIM VIZIONARJEM?

Ne. Slovenska družba leta 2017 je obsedena s povprečnostjo, zavrača vsakršno obliko meritokracije in kaznuje izjemnost v vseh njenih pojavnih oblikah. To je najbrž naša največja zavora.

SOGOVORNIKE NA PREDSTAVITVI ZBORNIKA STE VPRAŠALI, ALI SI PREDSTAVLJAJO KOPER BREZ PRISTANIŠČA? PA VI, SI GA?

Pravzaprav da. Ampak ta predstava ni ne vem kako lepa. Recimo, da je veličastna zgodovinska in umetniška dediščina z ljudmi, ki so njeni nosilci, duša Kopra. Ter da so nakupovalni centri, kavarne, restavracije in turistične agencije njen želodec. Pristanišče pa srce, črpalka za kri, ki v to telo prinaša kisik.

KAJ JE PRVA STVAR, NA KATERO POMISLITE, KO VAM NEKDO REČE PRISTANIŠČE?

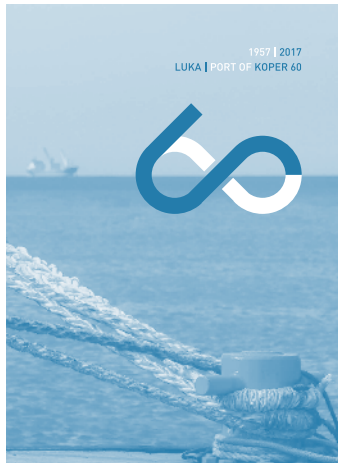
Ladja, seveda. Ni ladje brez pristanišča, ni pristanišča brez ladje. Ni morja brez kopnega in ni celine brez oceana. To je obče uporabna življenjska modrost, ki uči, da so nasprotja in različnosti nujna in potrebna. In če se ob koncu vrnem k začetku, torej k ladji in pomolu: ni Kopra brez Gorice.

Sebastjan Šik

S predstavitev zbornika 1957/2017

Nov zbornik o Luki Koper nosi naslov **1957/2017**. Gre za 60 let življenja našega pristanišča, obletnico, ki je vedno priložnost in še bolj obveznost, da pričevalci njenega razvoja posredujejo javnosti razliko »njene podobe« med njenim prvim in zdajšnjim letom.

»V zbornikih običajno navajamo številke, letnice, podatke ... Tokrat smo želeli imeti izdelek,



Naslovnica zbornika.

ki ga bomo z veseljem vzeli v roke in uživali v zgodbah ljudi, ki so bili povezani z luko,« je uvodoma povedal **Sebastjan Šik** na predstavitvi zbornika, ki je bila 23. oktobra v mali dvorani koprskega gledališča.

Avtorica zbornika **Vesna Humar**, novinarka Primorskih novic, je na predstavitvi povabila **Borisa Šuligoja**, novinarja časnika Delo, in **Roka Svetka**, predsednika Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.

A bolj kot predstavitev vsebine zbornika so govorniki postavili v ospredje razmišljanje o tem, kako je pristanišče spreminjalo Koper oziroma koliko je Koper pristaniško mesto.

Brez pristanišča si Kopa sploh ne moremo predstavljati. Šuligoju pomeni to okno v svet dobesedno stik s svetom, česar »ne-Primorci« ne razumejo. Pri tem je izpostavil tudi primorsko trmo, s katero so dejansko zgradili pristanišče.



Boris Šuligoj, Rok Svetek in Vesna Humar na predstavitvi zbornika Luke Koper ob 60. obletnici. Foto: Tomaž Primožič/FPA



Predstavitve zbornika je bila v mali dvorani koprskega gledališča. Foto: Tomaž Primožič/FPA



Avtorica zbornika Vesna Humar in oblikovalki Mojca Kleibencetl ter Petra Koren. Foto: Dragan Klarica



Med obiskovalci smo srečali tudi zakonca Janežič (Janez je tudi bivši luški delavec), strastna zbiratelja starin. Foto: Dragan Klarica

Svetek je poudaril, da je bila Luka Koper pomembna za osamosvojitve, saj je eden od stebrov državnosti. **Livio Jakomin** je avditorij spomnil, da bi morali imeti večjo zavest, da smo Slovenci pomorski narod. Že v avstroogrski mornarici smo imeli svoje ljudi na najvišjih mestih.

Poleg omenjenih so svoja besedila prispevali še predsednik tržaškega

pristanišča **Zeno D'Agostino**, ladijski inženjer **Franco Cossutta**, pomorski agent **Zlatan Čok**, zgodovinar **Borut Klabjan**, bivši direktor Luke Koper **Bruno Korelič**, ekonomist **Bogomir Kovač**, novinarja **Drago Mislej Meš** in **Jure Tepina** ter biolog **Robert Turk**. Zbornik je napisan v slovenskem in angleškem jeziku, saj je namenjen tudi poslovnim partnerjem Luke Koper. Sonja Kranjec

Odgovor na nagradno vprašanje iz prejšnje številke

Spraševali smo po kovinskih pregradah, ki glodalcem preprečujejo vstop na ladjo. Hvala vsem za odgovore, žreb je izbral **Suzano Surina**, ki prejme zbornik 1957/2017. Čestitamo!