



LUKA KOPER Port of Koper

1957 | 2017

122017

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštšina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Dominko

Poslovanje
v
tričetrletju

Prvi
dokumentarec
o
Luki
Koper

50 let
proge
Koper –
Prešnica

Sponsorji
5.
Istrskega
maratona

V 59 letih od Gorice do Oregona



Prva čezoceanika v Kopru in ...

Foto: arhiv

7. decembra je minilo 59 let od slavnostne otvoritve prve operativne obale v koprskem pristanišču. Scenarij otvoritvene proslave je pripravil Upravni odbor Vodne skupnosti Koper, ki je za otvoritev predvidel ladjo **Gorica** ter med drugim analiziral tudi odziv sosednjih dveh pristanišč na novo nastalo koprsko luko. Iz zapisnika odbora na to temo preberemo: »Okrog koprskega pristanišča se vrši vrsta polemike tako na Reki, kakor v Trstu. Prvi so začeli postavljati vprašanje na šovinistično podlago, namreč da jim bomo sedaj konkurirali. Njihove teorije in težnje smo pričeli razbijati na osnovi njihovih lastnih podatkov o tem, da je Reka odbila okrog milijon ton tranzitnega prometa. To so njihovi podatki. Tržaški tisk pa postavlja stvar v tako luč, da sicer zaenkrat koprška luka ni nevarna Trstu, toda zatrjujejo, da bodo slovenski bratje odjedli kruh tržaškemu proletariatu takrat, ko bo zgrajena železnica.«

Prvih 135 m operativne obale v pristanišču Koper je bilo dokončanih le nekaj dni pred

slavnostno otvoritvijo. 450 delavcev takratne Vodne skupnosti, podjetja, ki je gradilo pristanišče, so trdo delali vse do zadnjega. Še tik pred otvoritvijo je plavajoči bager z dna ob obali pobiral odvečno navlako in debelejšje kamenje. Ladja Gorica je nekaj dni pred prihodom v Koper, natančneje 1. decembra odložila tovor v pristanišču Porto Marghera (Benetke), od tam pa je šla v piransko ladjedelnico, kjer so jo pripravili (nekoliko olepsali) za koprsko slavo. Poveljnik ladje je bil kapitan dolge plovbe **Mladen Vlajki**.

Na otvoritvi pristanišča se je zbrala velika množica kakih 3.000 ljudi. Ob

| Ladja | Gorica, 2. 12. 1958 | APL Oregon, 2. 12. 2017 |
|-----------------|------------------------|----------------------------|
| tip ladje | parnik | motorna ladja |
| dolžina | 135,7 m | 293,2 m |
| širina | 7,41 m | 40 m |
| nosilnost (GRT) | 5.918 t | 64.000 t |
| ugrez (max) | 7,41 m | 14 m |

pristanku v Kopru je Gorici pomagal vlačilec **Urh**, last koprskega podjetja Obalna plovba. **Danilo Petrinja** se pristanka ladje takole spominja: »Posadka ladje je bila praznično razpoložena, tako da je ladja ob začetku slavnostnega zborovanja, priplula s preveliko hitrostjo, zato ni mogla normalno pristati ob obali, temveč se je zalepila ob kamniti nasip tik pred novo zgrajenim navezom. Zaradi nezgode se je proslava zakasnila za več kot eno uro.«

Tovorni parnik Gorica je bil šesta ladja takrat še slovenskega ladjarja Splošna

plovba Piran. Zgrajen je bil leta 1926 v Glasgowu, kupljen 1956, prodan pa leta 1959. Ladjo je pogajal 4-batni parni stroj, njena hitrost je bila 9 vozlov. Iz Kopra se je Gorica po koncu slavja vrnila v Ladjedelnico Piran, kjer so jo nekaj mesecev pripravljali za dolgo pot do Japonske, kamor je v začetku maja 1959 odplula na svoje zadnje potovanje – v razrez.

3. decembra 59 let kasneje pa smo v koprski luki privezali bistveno daljšo in večjo čezoceaniko. **APL Oregon** k nam sicer ni prišla prvič, je pa zanimiva primerjava zmogljivosti in pojavnosti velike kontejnerske ladje matice in tovornega parnika, ki je pionirsko odprla čezoceansko pot do Kopra.

Razlika je tudi v tem, da je takrat Gorica prišla iz Italije (Porto Marghera, Benetke), kjer je dan prej odložila tovor, APL Oregon pa je najprej prišel k nam, odložil tovor in šel nato v Trst, kot to sicer danes počne večina ladij matic.



... točno 59 let kasneje - APL Oregon pri nas.

Foto: Kristijan Bračun



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 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: luskiglasnik@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.



Luka Koper je presegla meje
gospodarske družbe

Foto: Mateja Dominko

Pristanišče v filmu

Leto 2017 se bliža koncu in z njim tudi okrogli jubilej Luke Koper. Šest desetletij je lahko kratka ali pa dolga doba, odvisno s katerega zornega kota gledamo. V primerjavi s sosednjimi pristanišči je koprsko še mlado. Skoraj 300 let je minilo od takrat, ko je Karel VI Trstu in Reki podelil status svobodnega pristanišča. Obe najbližji pristanišči imata torej veliko daljšo in bistveno drugačno zgodovino kot Koper. Obe sta nastali kot imperialistični projekt habsburških vladarjev, ki so stik z morjem potrebovali za utrditev geostrateškega položaja imperija. Pristanišče v Kopru je nastalo kot zamisel sina mizarja, partizana, ki se po drugi svetovni vojni ni zadovoljil s tem, da bi bil Koper le provinca dveh sosednjih pristanišč. Želel si je več. In upal si je narediti več. Ter z njim ostali somišljeniki, ki so Koper in s tem Slovenijo postavili na sodobni zemljevid sveta.

»Kdor ima veliko, močno pristanišče, ima nadzor nad menjavo blaga in stik z bližnjimi in daljnimi trgi,« s tem stavkom se začne dokumentarni film RTV Centra Koper, ki smo si ga predpremierno ogledali v koprskem gledališču. Slovenija ima majhen košček morja, le eno tovarno pristanišče, pa vendar je bilo potrebno čakati 60 let, da bi ta strateški infrastrukturni objekt, ki je z odhodom zadnjega jugoslovanskega vojaka simbolično zapečatil samostojnost države, dobil svoj prvi, pravi dokumentarni film. Tudi za film velja, da imajo »vsake oči svojega malarja«. Enim bo všeč, drugi bodo pogrešali kak vidik, spet tretjim bo kaj odveč. Kar se mene tiče je pohvalno že, da se je mlada, neobremenjena ekipa s koprške televizije sploh lotila tega projekta in to v času, ko Luka Koper polni časopisne ter spletne strani in minutaže elektronskih medijev. Predstavljam si, da so morali s toliko večjo skrbnostjo tehtati vsebino, da jim ne bi kdo očital pristranskosti. Zato je film zgrajen na dokumentiranih dejstvih, ki na preprost način prikazujejo samorastniško držo pristanišča in večer konflikt

z oblastniško strukturo, vse od prve skale iz kamnoloma v Semedeli, ki so ga uporabili za izgradnjo prvih metrov obale. Film se dotakne tudi občutljivih tem, kot so zunanji izvajalci pristaniških storitev, moč sindikatov, vpletanje politike, vendar se do teh pojavov ne opredeljuje. Postavlja pa si tudi vprašanje, kako naprej, predvsem v smislu prostorskega razvoja pristanišča in vplivov na okolje. Če že kaj pogrešam, je še več črnobelih kadrov ljudi, ki prebirajo banane in citruse, natovorjene kamione, ki se prebijajo čez črnokalski klanec do Kozine, kjer so tovor prelagali na vagone, ali nasmehe luških delavcev mimoidočim, ki so z vrha koprškega Belvederja spremljali rast in širitev slovenskega okna v svet.

Če se ozremo nazaj v leto 2017 mi je žal samo tega, da nismo diamantnega jubileja preživeli v miru in slogi, kot bi si ga to pristanišče zaslužilo. Ampak Luka Koper je že zdavnaj presegla meje gospodarske družbe. To je institucija, ki je že zaradi svoje velikosti in dejavnosti preveč vpeta v družbeni in naravni prostor, da bi si lahko privoščila mir. In preveč odvisna od politike, da bi si lahko privoščila slogo. To je zelo dragoceno spoznanje, ki ga polagam na srce vsem sedanjim in bodočim deležnikom pristanišča. Luka Koper ni samo podjetje, dobiček in cena delnice. Luka Koper niso samo dvigala, pomoli in tovor. Luka Koper niso samo zaposleni, okoliški prebivalci in lastniki. Luka Koper je vse to in še mnogo več in kdor tega ne razume ali ne zna sprejeti, bo težko krmaril to ladjo.

Ker smo v predprazničnem obdobju bi rad izkoristil še teh nekaj vrstic, ki jih imam na razpolago, da vsem skupaj, znotraj in izven luške ograje zaželim lepe praznike. Preživite jih v družbi tistih, ki jih imate najraje in počnite stvari, ki vas navdihujejo in bogatijo. Srečno!

Sebastjan Šik

Poslovanje januar – september 2017

Luka Koper se s poslovnimi rezultati uvršča med najboljše družbe prve kotacije Ljubljanske borze. Čisti prihodki od prodaje Skupine Luka Koper so v prvih devetih mesecih leta 2017 znašali 158,6 milijona evrov, kar je za

7 % oziroma za 10 milijonov evrov več kot v prvih devetih mesecih preteklega leta. Čisti poslovni izid Skupine je v tem znašal 39,9 milijona evrov, kar je za 20 % oziroma za 6,6 milijona evrov več kot v letu 2016.

Finančni analitiki navajajo, da je Luka Koper, glede na donosnost kapitala in sredstev, trenutno najbolj dobičkonosna družba prve borzne kotacije Ljubljanske borze, kamor spadajo najboljša slovenska borzna

podjetja. Poudarjajo tudi, da je Luka Koper v zadnjih štirih letih med vsemi družbami prve borzne kotacije najbolj izboljšala poslovanje.

Poslovanje januar – september

| (v evrih) | Luka Koper, d. d. | | | Skupina Luka Koper | | |
|--|-------------------|-----------------|---------------|--------------------|-----------------|---------------|
| | jan - sept 2017 | jan - sept 2016 | IND 2017/2016 | jan - sept 2017 | jan - sept 2016 | IND 2017/2016 |
| Iz izkaza poslovnega izida (nerevidirano) | | | | | | |
| Čisti prihodki od prodaje | 155.084.027 | 141.617.187 | 110 | 158.623.866 | 148.575.919 | 107 |
| Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) | 42.909.344 | 34.718.908 | 124 | 43.972.267 | 38.169.474 | 115 |
| Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) | 63.084.123 | 53.926.700 | 117 | 64.829.774 | 58.101.578 | 112 |
| Poslovni izid iz financiranja | 1.850.459 | 1.023.364 | 181 | 348.365 | -442.966 | - |
| Poslovni izid pred davki | 44.759.803 | 35.742.272 | 125 | 45.625.988 | 39.236.146 | 116 |
| Čisti poslovni izid | 38.987.314 | 30.219.223 | 129 | 39.876.711 | 33.229.027 | 120 |

Ladijski pretovor je v obdobju januar – september 2017 znašal 17,7 milijona ton blaga in s tem presegel načrtovane količine za 4 % ter ladijski pretovor lanskega obdobja za 9 %. Glede na preteklo leto smo dosegli 3% rast naloženega ter 11-odstotno rast razloženega blaga na ladje oz. z njih.

Poslovni odhodki Skupine so znašali 117,3 milijona evrov, kar je za 3 % oziroma

za 3,8 milijona evrov več kot v primerljivem obdobju preteklega leta. V okviru poslovnih odhodkov so se primerjalno z enakim obdobjem preteklega leta povečali stroški materiala, stroški storitev, stroški dela ter stroški amortizacije.

Za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo je Skupina v obdobju januar – september 2017 namenila 32,5 milijona

evrov, kar je 21 % manj kot v enakem obdobju leta 2016. Poleg naložb v kontejnerske zmogljivosti in v večnamensko skladišče smo v zadnjem obdobju širili predvsem terminal za prazne kontejnerje (depo). Tu smo zgradili čistilno napravo za potrebe pralnice kontejnerjev, električne priključke za testiranje frigo kontejnerjev, zaključujemo pa z opremljanjem popravilnice.

Na dan 30. septembra 2017 je imela Skupina 1.092 zaposlenih, kar je 33 zaposlenih več kot na dan 30. septembra 2016 in predstavlja 3-odstotno rast. Trend rasti števila zaposlenih se še vedno nadaljuje in je predvsem posledica zaposlovanja v matični družbi.

Rok Štemberger

Skupščina delničarjev bo 28. decembra

Nadzorni svet družbe Luka Koper, d. d. je sklical 29. skupščino delničarjev Luke Koper, ki bo 28. decembra 2017 v Kongresnem Centru Portus, v Hotelu Slovenija, na naslovu Obala 33 v Portorožu s pričetkom ob 9. uri. Iz sklica je razviden naslednji dnevni red:

1. otvoritev skupščine in ugotovitev sklepčnosti,

2. izvolitev delovnih teles skupščine,
3. imenovanje revizorja družbe za poslovna leta 2017, 2018 in 2019,
4. določitev višine plačila za opravljanje funkcije in sejnine članom nadzornega sveta ter članom komisij nadzornega sveta,

6. seznanitev z ugotovitvami iz posebnega revizorjevega poročila glede vodenja posameznih poslov družbe z izvajalci pristaniških storitev in glasovanje o nezaupnici upravi.

Gradivo za skupščino in predlogi sklepov z obrazložitvami so vsem

delničarjem na vpogled do dneva skupščine v tajništvu uprave družbe Luka Koper, d. d., vsak delovni dan od 9. do 12. ure ter na spletnih straneh www.luka-kp.si, <http://seonet.ljse.si> in www.ajpes.si. Vsa navodila v zvezi z udeležbo na skupščini ter glasovalnimi pravicami so na spletni strani Luke Koper www.luka-kp.si.

Mednarodna konferenca Premikamo Slovenijo

Dogodek, ki sta ga 23. in 24. novembra v Kopru in na Brdu pri Kranju organizirala časnik

Finance in predstavništvo avstrijskega gospodarstva v Sloveniji Advantage



Z leve: **Gordan Ban**, predstavnik Luke Koper za avstrijski trg, **Peter Hasslacher**, direktor Advantage Austria Ljubljana, **Aleš Groznik**, Ekonomska fakulteta Univerze v Ljubljani, katedra za poslovno informatiko in logistiko, **Silva Angelo**, članica uprave ÖBB Infrastruktura in **Matjaž Kranjc**, direktor SZ Infrastruktura.

(Foto: Jure Makovac) Rok Štemberger



Austria, se je osredotočil predvsem na pomembnost Slovenije kot logističnega centra za centralno in jugovzhodno Evropo ter na prihodnost infrastrukture, prometa in mobilnosti. Prvi dan je srečanje potekalo v

Središču Rotunda, avstrijske udeležence pa smo peljali tudi na obisk pristanišča. V okviru predstavitev in panelnih razprav sta v Kopru nastopila **Andrej Cah** in **Maša Čertalič**, na Brdu pri Kranju pa **Gordan Ban**.

Priložnosti slovenske logistike za Japonsko

V Düsseldorfu smo 22. novembra organizirali seminar **Priložnosti, ki jih slovenska logistika lahko ponudi japonskim podjetjem v Evropi**. Dogodka se je udeležilo lepo število predstavnikov japonskih podjetij iz vse Evrope ter nekaj predstavnikov pristaniške skupnosti in multimodalnih operaterjev.

Po uspešno organiziranem luškem dnevu v Tokiu leta 2015 in ostalih aktivnostih za japonsko tržišče, je bil tokratni seminar namenjen utrjevanju vezi ter predstavitvi Luke Koper predvsem predstavnikom japonskih podjetij v Evropi. Pretovor in prisotnost japonskih strank



Dogodek za japonske partnerje smo pripravili v sodelovanju z japonsko gospodarsko zbornico v Düsseldorfu, japonsko organizacijo za zunanjo trgovino (JETRO), SPIRITom Slovenija, sekcijo pristaniških špediterjev Slovenije in slovenskim veleposlaništvom v Berlinu

v koprskem pristanišču stalno narašča, kar dokazuje naše kakovostno delo in zanesljivost storitev.

Udeležence sta pozdravila **Jakob Brenčič**, pooblaščen minister s slovenskega

veleposlaništva v Berlinu ter **Hiroyuki Mori**, generalni sekretar japonske gospodarske zbornice v Düsseldorfu. Zbranim smo predstavili rekordne dosežke Luke zadnjih let, načrtovane

investicije in poslovne možnosti, ki jih Luka Koper kot vstopna točka za trge srednje in vzhodne Evrope lahko ponudi japonskim podjetjem. Dodano vrednost v obliki dodatnih storitev k pristaniškemu delu so predstavili kolegi iz sekcije pristaniških špediterjev Slovenije.

Uspešno sodelovanje z japonskimi poslovnimi partnerji bomo s pristaniško skupnostjo nedvomno tudi v bodoče nadgrajevali z vrsto tržnih aktivnosti, usmerjenih v še večjo prepoznavnost logistične poti preko Luke Koper in njenih prednosti za Japonsko.

Tekst in foto: Primož Benčič

V Kopru potniška sezona nepričakovano tudi pozimi

Ladjar Grand Circle Cruise Line je 60-metrsko lepoticu Arethusa angažiral, da 50 potnikov prevaža po morjih tudi v podaljšani sezoni med 10. novembrom in 29. decembrom. Potniki so Američani, ki med postanki uživajo na posebej prirejanih izletih, med bolj popularnimi so zagotovo kulinarična doživetja pri gostiteljih domačinih z Obale.

Agent ladje **Matjaž Koprivec** z Jadroagenta International je pojasnil, kako je do zimskih prihodov potniške ladje v Koper sploh prišlo: »Ladjo Arethusa smo v začetku letošnjega leta že petkrat gostili v Piranu, vendar je morala ladja zaradi birokratskih težav svoje zimske prihode v Piran odpovedati. Kot alternativo Piranu smo ladjarju zato ponudili Koper, kjer so se pristojni s Potniškega



Pozimi bomo Arethuso v Kopru gostili osemkrat, prihodnje leto pa bo sedemkrat priplula spomladi in še osemkrat pozimi. Foto: Erik Slama

terminala zelo izkazali pri iskanju skupne rešitve. Gosti Arethuse so bili z obiskom Kopa zelo zadovoljni in

tudi ladjar je potrdil celotno letošnjo zimsko sezono za Koper.«

Erik Slama

Luški dan v Beogradu

30. novembra smo v Beogradu organizirali poslovni dogodek za srbske partnerje, ki so našo iniciativo že lani odlično sprejeli. Dogodek je tudi letos vzbudil veliko zanimanja, saj se ga je udeležilo preko 150 predstavnikov različnih logističnih podjetij. Dogodka so se udeležili številni predstavniki slovenskih špediterjev in drugih članov pristaniške skupnosti. Po razpadu Jugoslavije, ko so se količine pretovora s srbskim trgov praktično izničile, beležimo v zadnjih letih porast pretovora, velik potencial pa ostaja predvsem na segmentu žit in železovih proizvodov.

Sara Morato



Udeležence je pozdravil predsednik Srbskega nacionalnega združenja ladjarjev in agentov **Slavoljub Jevtić** (na sliki), poleg njega pa še namestnik veleposlanika RS v Beogradu **Roman Weixler** in **Čedomir Bojanić**, predsednik Sekcije pristaniških špediterjev.

Foto: Primož Benčič

Ravenna ponovno v NAPI

9. novembra smo se v Ravenni udeležili skupščine severno jadranskih pristanišč NAPA. Pristaniška uprava Ravenna se je po petih letih namreč ponovno pridružila združenju. Srečanja se

je udeležil tudi evropski koordinator baltsko-jadranskega koridorja **Kurt Bodewig**, ki je poudaril svojo pripravljenost podpore združenju ter krepitvi pomena naših pristanišč ter njihove

povezanosti z zaledjem z vidika evropske transportne politike. Ugotovljeno je bilo, da se je od obstoja združenja iz leta 2009 do sedaj skupni pretovor **povečal za približno 30%** in se bo letos približal **147 milijonom ton**, medtem ko se je skupni kontejnerski promet 5 pristanišč praktično **podvojil** ter bo v 2017 po prvih ocenah presegel **2,6 milijonom TEU**. Preteklo obdobje je pomembno zaznamovano tudi s krepitvijo železniškega prometa, predvsem v Kopru in Trstu, kar je tudi prioriteta EU.

Prisotni so izpostavili tudi pomembno sodelovanje NAPA pristanišč na EU projektih, kjer so vsi pridobili konkretna nepovratna

sredstva za nadgradnjo infrastrukture preko programov TEN-T in CEF v skupni višini doslej preko 160 milijonov EUR, od česar 96 milijonov EUR kohezijske ovojnice za projekte luke Reka. Pri tem je bilo posebej poudarjeno, da je poleg skupnega nastopa na EU ravni za uspešnost posameznega pristanišča bistvena podpora same države članice na nacionalni ravni in njeno prepoznavanje strateške vloge pristanišč.

Luka Koper je na dogodku predala predsedovanje združenju pristaniški upravi Trst oziroma njenemu predsedniku **Zenu d'Agostinu**, ki bo združenje vodil do junija 2018.

Maša Čertalič



Na sliki od leve Daniele Rossi, Snježana Papeš, Kurt Bodewig, Zeno D'Agostino, Pino Musolino in Maša Čertalič

Na konferenci v Bosni dobili nagrado Združenja logistov

Predstavniki Terminala za tekoče tovore so se novembra udeležili jubilejne logistične konference LOGIN 10 v Brčko distriktu v Bosni in Hercegovini. Na konferenci so sodelovali Trans-Logistica, uprava Luke Brčko in Vlada Brčko distrikta. Glavna tema srečanja sta bila razvoj in prihodnost logistike v tej regiji. Govorili so o tehnologiji in tehniki, potrebni za napredek, in o ovirah ter vodilnih trendih

na tržišču. Izpostavljeno je bilo, da je dobro razvita logistika seveda ključni pogoj za hitro ekonomsko rast.

Predstavitve so pripravili domači strokovnjaki iz branže, kot tudi gostje iz privatnega sektorja in vladnih inštitucij iz Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Makedonije, Slovenije, Srbije in Romunije.

Na dogodku je Luka Koper nenapovedano dobila

nagrado od Združenja logistov Brčko distrikta z zahvalo za prispevek k razvoju logističnih kapacitet v Brčko distriktu. Eden glavnih organizatorjev dogodka je bilo podjetje BELISAR, s katerim Luka Koper sodeluje pri pretovoru in skladiščenju rastlinskega olja, ki ga proizvaja uspešno lokalno podjetje Bimal iz Brčko distrikta.

Dragan Zlatanović



Podrtega dvigala ni več

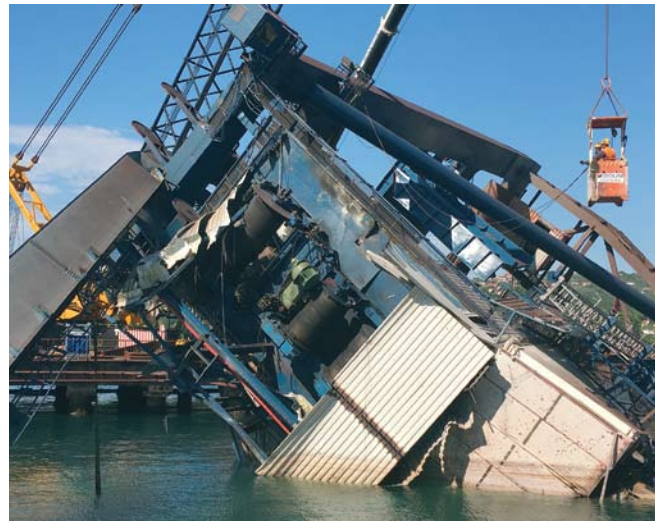
7. junija se je v tretjem bazenu zaradi tramontane ladja zaletela v dvigalo, ki se je zrušilo in ga je bilo treba odstraniti. Delo na Evropskem energetske terminalu je moralo ves čas nemoteno teči, zato nas je zanimalo, kako je potekal obsežen projekt odstranitve železne gmote.

Projekt demontaže, razreza in odstranitve dvigala je vodil **Goran Kocjančič** iz Področja nabave in vzdrževanja, ki je povedal: »Izvajalca za odstranitev porušenega dvigala smo iskali po vsem svetu in se na koncu odločili za podjetje Midolini F.lli S.p.a., ki je imelo tudi dobre reference in zagotavljalo kvalitetno

izvedbo tehničnih zahtev. Najprej smo morali pripraviti obširno dokumentacijo in pridobiti ustrezna dovoljenja, sledila je priprava delovišča in zagotovitev razmer za varno in okolju neškodljivo delo.

Velik zalogaj je bila montaža 500-tonskega dvigala za premikanje razrezanih kosov na zelo majhnem prostoru. Poleg tega je bilo postavljeno še eno manjše, 100-tonsko dvigalo, ki je prenašalo rezalce dvigala v varovalni košari.

Dvigalo v porušenem stanju nima več statične strukture, ki jo je konstruktor preračunal in predvidel za dvigovanje premoga in železove rude. Zato je izvajalec z delom pričel previdno in opazoval,



Začetek rezanja mostnega dvigala so pričeli s pnevmatskimi škarjami in najprej odstranili dosegljive nevarne kose dvigala, ki so viseli na delovnih površinah terminala. Nato je sledilo plamensko rezanje.

kako se dvigalo obnaša po vsakem odstranjenem delu. Na srečo je bil del dvigala zagoden v mulju pod gladino morja, tako da so bili premiki minimalni.

Poleg izvajalca so bili v ta zahtevna dela vključeni še razni podizvajalci, od potapljačev, prevoznikov, rezalcev in drugih. Vsi so vzorno opravili svoje zadolžitve. Smo pa morali upoštevati veliko dejavnikov in koordinirati številne udeležence iz profitnih centrov, področja operative, investicij, varstva pri delu, ekologije, gasilce, varnostno službo, ministrstvo za infrastrukturo, plovni režim,

izvajalca, podizvajalce, carino in druge.

Vmes se je pojavilo tudi veliko nepredvidenih izzivov, saj je bilo dvigalo deformirano, smo pa kljub temu projekt zaključili v roku. Delo je bilo končano v dveh mesecih in 20. oktobra je bila obala EET prazna.

Področje nabave in vzdrževanja se zahvaljuje vsem, ki so kakorkoli pripomogli k varni izvedbi demontaže, razreza in odstranitve mostnega dvigala MD1,« je sklenil Kocjančič.

Sonja Kranjec

Foto: Goran Kocjančič in arhiv Luke Koper



Končni razrez so opravili na obali, razrezane dele pa odvažali kot staro železo v jeklaro.

Strokovni posvet o varstvu slovenskega morja

Dobro stanje morskega okolja, h kateremu nas zavezujejo tako Morska direktiva, Vodna direktiva kot tudi Direktiva o habitatih in Direktiva o pticah (območja Natura 2000) bo mogoče doseči le ob sodelovanju vseh z morjem povezanih deležnikov. V novembru je zato Zavod RS za varstvo narave organiziral posvet z naslovom »Varstvo slovenskega morja – stanje in perspektive«.

Posveta v Hiši Evropske unije v Ljubljani so se udeležili predstavniki Zavoda RS za varstvo narave, resornih ministrstev, Uprave RS za pomorstvo, Morske biološke postaje,

predstavniki fakultet, društev in podjetij. Dogodek je s pozdravnim nagovorom otvorila ministrica za okolje in prostor **Irena Majcen**. Na srečanju so predstavili stanje morskega okolja v Sloveniji, njegovo celovito varstvo in smernice za upravljanje v prihodnje. Podrobneje je tekla beseda o zgodovini varstva narave oz. morja, aktualni mednarodni in domači zakonodaji, direktivah in smernicah, pomorski politiki, strategijah in varnosti na morju. Predstavitvam je sledila razprava.

Jure Barovič



Posveta so se udeležili predstavniki vseh relevantnih institucij, ki skrbijo za dobro stanje slovenskega morja. Iz Luke Koper je sodeloval **Jure Barovič** iz Področja varovanja zdravja in ekologijo. Foto: Zavod RS za varstvo narave

Skupna vaja Luke Koper in Petrola

8. novembra so strokovne službe Luke Koper in Petrola organizirale skupno vajo preverjanja organiziranosti, ukrepanja in sodelovanja v primeru nesreče na terminalu za tankerje v koprskem pristanišču. Glavni cilj skupne vaje je bil preveriti usklajenost načrtov za zaščito in reševanje obeh podjetij.

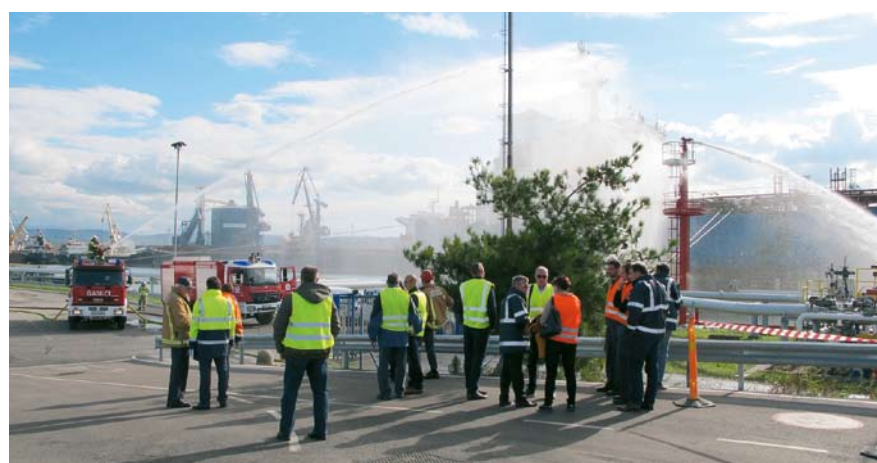
Luka Koper je skladno s koncesijsko pogodbo zadolžena za zagotavljanje varnosti v pristanišču, vendar se na območju terminala za tankerje ta zadolžitev prepleta z obveznostmi družbe Petrol, ki terminal uporablja za uvoz naftnih derivatov. Zato morata

imeti obe družbi izdelan načrt zaščite in reševanja v primeru industrijske nesreče, načrta pa morata biti med seboj usklajena. Ključnega pomena so obveščanje, aktiviranje sil in sredstev, hitro posredovanje ter komunikacija med vsemi deležniki.

Vaja je temeljila na simulaciji požara, ki ga je začel gasiti Petrolov gasilec – ta je stalno prisoten na terminalu. Na pomoč je poklical luške gasilce, ki so ob prihodu na kraj dogodka najprej rešili ponesrečenca, nato pa pogasili požar. Enota za varovanje morja Luke Koper je odpravila posledice onesnaženj



Poleg »kopenskih« sil (na sliki gasilci), je posledice nesreče z druge strani odpravila enota za varovanje morja.



Strokovni delavci Luke Koper in Petrola so analizirali izsledke vaje in predlagali izboljšave načrta.

na morju. Luški varnostniki pa so poskrbeli za obveščanje vseh potrebnih notranjih ter zunanjih deležnikov, za ustrezno zavarovanje kraja dogodka ter izvajanje ostalih aktivnosti, vse skladno z Varnostnim načrtom Luke Koper.

Vaja je bila le ena od aktivnosti, s katero se načrt ukrepanja stalno izboljšuje, saj za obe družbi velja, da sta varovanje okolja in varnost ter zdravje ljudi med prioritarnimi nalogami.

Jure Barovič
Foto: arhiv Petrol

Obrali smo luške oljke

Ozelenitev pristanišča izvajamo že desetletja. Poleg različnih dreves na luških površinah rastejo tudi razne okrasne rastline in grmovnice. Enim gre rast bolje od »korenin«, enim slabše, kar sicer ne preseneča, saj se je skozi leta pristanišče gladilo

pretežno z materialom, pridobljenim pri poglobljanju morja. Slana zemljina mnogim ne ustreza, ni pa ovira za oljko, ki se je skozi leta izkazala kot najbolj trpežna in prilagodljiva rastlina. Oljčna drevesa na območju pristanišča danes zato prevladujejo. Imamo jih



Hladno stiskano olje bomo pretočili v lične stekleničke in jih poslali v svet kot zeleno poslovno darilo iz pristanišča.

Foto: Tatjana Jazbec



Obiranje oljk na luških tleh je trajalo dva dni, saj je slabih 300 dreves posejanih po celotni luki.

Foto: Mateja Dominko

že okrog 300, sorti liccino in istrska belica.

Letošnji pridelek je bil povprečen, saj smo, kakor so nam prišepnili poznavalci, nekoliko zamudili. Za obiranje je poskrbelo podjetje N.G.P, v torkli v Novi vasi pa so iz njih iztisnili 90 kg oljčnega olja.

Po že nekajletni tradiciji bomo olje ustekleničili in uporabili za poslovno darilo.

Oljke zato niso le rezultat naše celovite skrbi za okolje v pristanišču ampak tudi produkt, s katerim se z veseljem ponašamo.

Tatjana Jazbec



Dobrivoj Subič, strojevodja na Slovenskih železnicah

»Z Luko Koper sodelujem že dobrih 30 let. Kot strojevodja na Slovenskih železnicah (SŽ) v Divači ter deloviščem v Kopru sem imel možnost se srečati in sodelovati tako z zaposlenimi v operativi, kot tudi z vodilnimi iz Luke Koper. Vsa ta leta sem bil nekako povezovalni člen med Luko in SŽ, še posebej za primorski del. Skupaj smo organizirali srečanja med delavci in sindikati Luke Koper ter SŽ. Izmenjali smo izkušnje, ideje in skupaj predlagali rešitve. Kot svetnik občine Divača pa sem z veseljem povezoval tudi interese naše občine in Luke Koper. Dokaz za to je, da je Luka 40-letnico železniške proge Koper - Prešnica praznovala prav v Divači.

V spomin se mi je še posebej vtisnila vožnja prav

posebnega vlaka, ki smo jo na mojo pobudo skupaj z vodstvom SŽ in Luke organizirali leta 2000. Vlak je štartal izpred uprave Luke Koper, vožnjo pa nadaljeval do Divače. Predstavnikom države smo predstavili nujno izgradnjo drugega tira. Takratnemu predsedniku vlade **Janezu Drnovšku** pa smo poslali poziv za takojšen začetek aktivnosti za drugi tir. In vse od leta 2000 do danes me prav drugi tir veže v zgodbo o prizadevanjih tako Luke Koper kot SŽ in danes so se aktivnosti za izgradnjo končno začele.

Luki Koper ob njenem jubileju želim, da bo še naprej okno v svet in bodočnost naše države. Luka je znala, zna in bo tudi v bodoče paradni konj tako gospodarstva kot logistike.«

Katja Pegan,

direktorica in umetniški vodja Gledališča Koper

»Za Luko Koper sem prvič slišala v osnovni šoli, ker pa sem živela v Piranu, je bila Luka zame na koncu sveta. V gimnaziji sem prvič zares slišala za Luko, ker je en fant poleti delal v njej. Pa sem si zapomnila ta največji prostor, ki je zelo skrit in se skoraj kot Berlinski zid vije skozi mesto.

Potem si je tudi Primorski poletni festival našel svoja prizorišča v njej, kar se mi je zdelo dobro: Potem se je zgradila severna

obvoznica, potem sem kar nekaj prireditev naredila v njej ali ob njenem boku in končno sem razumela, zakaj se je Luka oklepala mesta in mesto nje.

Ko sta se ločila, sta šele uvidela, kako zelo sta velika vsak zase in koliko sovražnikov imata in koliko zaveznikov. Vsak mora pisati svojo zgodbo in poiskati svoje korenine. Mesto se ozira nazaj do Serenissime, Luka do socializma. Brez korenin pa krošnja ne zraste.«



Foto: Jaka Varmuž



Davorin Fantulin,

dolgoletni pristaniški kapitan na Upravi za pomorstvo

»V Luki Koper sem celo delal, šest mesecev kot disponent na generalnih tovorih. Pravzaprav sem se prvič srečal z njo leta 1975, ko sem se po končani pomorski šoli v Kopru vkrcal na ladjo Brežice, ki je iz Afrike vozila hlode. Leta 1980 sem se zaposlil na kapitaniji. Delal sem pretežno v operativi, največ na morju kot vodja prometnega urada in potem kot vodja sektorja kapitanija. Delo mi je bilo všeč, opravljal sem ga z dušo in telesom.

Probleme smo vedno skušali reševati skupaj. Tesno smo sodelovali s centralnim planom, včasih smo si skočili v lase, a smo ostali prijatelji. Luka je imela interes, da ladja pride, naš interes je bila varnost. Nikoli ni bilo težav in

še danes sem vesel, ko me delavci, ki sem jih spoznal pred 30. leti, pozdravijo, niso me pozabili. Ne spomnim se slabih izkušenj, lepo smo sodelovali z vsemi, od privezovalcev, do vlačilcev, pilotov in vseh ostalih.

Bil sem tudi »oče« koordinacijske skupine državnih organov, ki delujejo na morju. Vsi skupaj smo bili dober tim.

Vedno sem se veselil novih dosežkov Luke Koper. Sem za razvoj, s tem naj se skrbi tudi za varnost nasploh in za varovanje okolja. Upam, da se bodo končno dogovorili in zgradili čim prej novi vhod v pristanišče, ki moti vse nas. Dejstvo je, da z Luko Koper in od nje živi ogromno firm ter ljudi.«

Sonja Kranjec

Vlaki do Kopra že 50 let

2. decembra je minilo 50 let od slavnostne otvoritve železniške proge Koper – Prešnica. Investitor 31,5 km dolgega enotirnega železniškega odseka je bila Luka Koper.

Koper je imel od leta 1902 ozkotirno železniško progo, ki ga je povezovala s Trstom in notranjostjo Istre, t.i. Parenčana ali Porečanka. Ko so jo Italijani leta 1935 ukinili, je ta del Istre ostal brez železniške povezave. Po končani vojni in dokončni razmejitvi med Italijo in Jugoslavijo leta 1954, pa je Slovensko primorje dobilo svoj izhod na morje. Pričel se je gospodarski vzpon obmorskih krajev. V ospredje je prišla gradnja koprskega pristanišča, ki si po osužitvi morskih plitvin med Koprom in Ankaranom ter z zgraditvijo pristaniških naprav, ni moglo zamisliti nadaljnega razvoja brez železniške povezave z zaledjem.

Postavitev oz. lokacijo pristanišča so zato že od samega začetka načrtovali v povezavi z železnico. Že leta 1956 so izdelali osnovne železniške trase v kar dvanajstih različicah. Potrebo po čim hitrejši izgradnji železnice med Koprom in Prešnico so zaposleni v Luki Koper potrjevali s svojim delom in pretovorjenim blagom. Leta 1964 je promet luke dosegel 700.000 ton, kar je bila zgornja meja zmogljivosti kombiniranega načina prevoza – tovor so s tovornjaki vozili s pristanišča do Kozine, kjer so ga preložili na vagonne. Tak sistem dela je postal predrag in neučinkovit. Posluha za gradnjo železniške povezave od pristanišča do zaledja ni bilo, prav tako kot je ni bilo že od samega začetka za gradnjo slovenskega pristanišča. **Daniilo Petrinja**, ki nosi zasluge za izvedbo obeh projektov je v svoji knjigi Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper-Prešnica (1995) zapisal »Slovensko vodstvo je gradnjo železniške proge Koper-Prešnica odklanjalo iz naslednjih razlogov: niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost gradnje pristanišča in železniške proge.«



Slavnostna otvoritev proge pa je bila 2. decembra 1967. Z zastavami okrašen slavnostni vlak je bil namenjen proti Prešnici. Vlak je speljal ob piskih lokomotive in ladijskih siren. Istega dne popoldne pa je v Koper z Modrim vlakom prispel še takratni predsednik države **Josip Broz Tito**. Foto: Arhiv Luke Koper

So pa republiški organi, po preboju rekordnega pretovora razumeli, da je gradnja železnice nujna, zato so v začetku leta 1964 sprejeli sklep, da se bo železniška proga Koper – Prešnica gradila in da bo investitor Luka Koper.

Prvi vlak je pripeljal v Koper 16. novembra 1967, in sicer iz Češkoslovaške, od koder je prispelo 40 vagonov sladkorja.

Takšen razvoj je zahteval hitro modernizacijo proge. 10. junija 1972 je bil uveden potniški promet. Nekaj potniških vlakov je vozilo že leta 1971 in sicer na tovorno postajo. Od tam naprej so potnike vozili z avtobusi. Nova potniška postaja Koper je bila odprta na dan mladosti, 25. maja 1979. Zgradili sta jo železnica in Slavnik Koper, s čimer je podaljšek tovarne železnice omogočil tudi potniški železniški transport.

Koprška proga sodi med zelo težke gorske proge, kako

zahtevna je bila njena gradnja pa najbolje pove podatek, da je zračna razdalja od Prešnice do Kopra 16 km, višinska razlika 493 metrov in

dolžina proge 31,5 kilometrov.

Iz gradiva razstave Koprška proga, včeraj – danes – jutri, Pokrajinski muzej Koper.



Foto: Josip Orbanič

Proslava ob 50. obletnici proge Koper – Prešnica je bila 2. decembra v Dolu pri Hrastovljah. Pripravili sta jo občini Hrpelje – Kozina in Koper, krajevni skupnosti Črni Kal in Prešnica, s pomočjo Luke Koper in Slovenskih železnic. Udeležili so se je predstavniki organizatorja, številni krajani, mnogo pa je bilo tudi tistih, ki so sodelovali pri gradnji.



Silvio Butalja (na sliki prvi z desne), direktor Unitimber

»Z Luko Koper sodelujem že od leta 1990 v vlogi direktorja največjih strank za les. Kasneje sem z avstrijskim partnerjem ustanovil svoje podjetje Unitimber, ki pa je tudi med večjimi komitenti Luke Koper.

Zato Luko poznam zelo dobro in se spominjam samo lepih momentov, tudi tedaj, ko je bila manj pomembna na globalnem nivoju. Skupaj smo rasli v poslu in se razvijali. Doživeli smo

tudi težke situacije, predvsem zaradi nestabilnih političnih razmer. Arabski trgi, ki jih pokrivamo, so z eno besedo komplicirani. V teh 27. letih smo se soočali z lokalnimi vojnami, terorizmom, blokadami, a smo tudi te težke momente prebrodili.

Les je že bil na seznamu za umik iz pristanišča. Potem je prišla kriza in les je ostal eden od redkih tovorov, ki je naprej uspeval. Danes je les spet manj zaželen tovor in glede na prostor, ki ga zavzema, tudi manj rentabilen v primerjavi z drugimi tovari, kot so kontejnerji in avtomobili. Upam samo, da nas lesarjev ne bo ponovno morala reševati nova kriza. Skupaj smo dobra ekipa in za lokalno okolje bi bilo tudi škoda, če bi se lesarji morali seliti.

Luki Koper želim, da bi zadržala težko pridobljeni primat, ki smo ga skupaj z leti zgradili. V hitrosti, profesionalnosti in kvaliteti je Luka Koper dosegla visok nivo, ki ga bo težko preseči. Delo se opravlja na zavidljivo visokem nivoju.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Mirela Mihelič,

več kot 40 let zaposlena v Luko Koper

»V luki delam že 41. leto. Začela sem na lesnem in ostala do zadnjega. Spominjam se, kako smo iz starega vhoda pri Marini hodili peš do lesene barake, kjer sem imela pisarno. Bila sem študentka Luke Koper, tudi oče je delal v luki. Začela sem kot evidentičarka, potem so nastajali TOZDi in postala sem obračunovalka v TOZDu za les.

Takrat so prihajali velikanski afriški hlodi, precej višji od človeka. Prekladali so jih z velikimi Volvo nakladalci. Potem smo



zgradili terminal za premog in rudo, pa silos, kontejnerski terminal. Spremljala sem razvoj pristanišča in vedno sem bila ponosna na Luko. Zdaj je vse polno, za toliko tovara je luka že premajhna.

Čas je pokazal, da je raznolikost tovara prava usmeritev. Čeprav imajo zdaj nekakšno prednost kontejnerji, vem, da se recimo tudi les vedno potrebuje. Tovor je pač tovor in vsak je pomemben.

Odpravljam se v penzijo, ampak pogrešala bom luko. Meni je bila vedno kot drugi dom. Zdaj vem, da moram iti, a se nikakor ne morem spraviti.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Marina Rus, Intereuropa (največji slovenski logist), vodja PE Koper

»Začetek sodelovanja z Luko Koper je bil zanimiv, saj ko jo gledaš od zunaj, ne vidiš obsežnosti njene dejavnosti. Tedaj smo bili še v Jugoslaviji in čeprav

je bil Koper vedno tranzitna točka za obrobne države, je bilo malo špediterjev. Vse skupaj je bilo precej staromodno, nismo imeli takšnih orodij za poslovanje, predvsem elektronskih, kot jih imamo danes.

Dispozicije smo delali ročno, jih nosili v luko v podpis. Bile so rumene, modre in rdeče, kar se danes zdi prav hecno. Vseeno smo vse naredili v redu. Danes je poslovanje v glavnem papirnato, manj je osebnih stikov in komunikacije. Pri tem je zelo pomemben človek, ki dejansko da pečat vsemu. Zato je sodelovanje tako pomembno, ker nas veže in spodbuja za naprej, ne glede na elektronsko poslovanje. Prevečkrat namreč pozabljamo, da je človek vrednota v tem sistemu.

Vseskozi se razvijamo skupaj, gojimo medsebojne odnose, tudi novi ljudje se vključujejo v proces in nesoglasij ni. Saj delamo vsi za stranko, za njeno korist. Ljudje konstruktivno rešujejo probleme in ni odprtih zadev. Luka Koper je bila

vedno korektna in profesionalna. Ljudje iz trženja in profitnih centrov, skratka, vsa luška ekipa je nosilec poslovanja na visokem nivoju.

Marsikdaj je poslovno sodelovanje preraslo v prijateljsko in vedno sem se z veseljem udeleževala skupnih srečanj. Dobro se spominjam odprtja garažne hiše, to je bil res gala dogodek. Tudi odprtje terminalov in novih kapacitet so bili nepozabni dogodki. Zanimivo je tudi, ko greš prvič na ladjo. Kot zunanji opazovalec nimaš občutka, kaj vse mora biti narejeno, da pride ladja v luko na pretovor. Koliko služb, koliko ustanov.

Luka je napredovala tudi z infrastrukturo, veliko je naredila za pohitrenje pretovora in za racionalizacijo poslovanja.

Luki Koper želimo dolgoletni obstoj, da bi dosegala in presejala rekorde, v katere smo vključeni tudi mi; celotno okolje, špedicije, prevozniki, agenti, carina ... spremembe bi vplivale na širši krog, tega se moramo zavedati.«

Tekst in foto: Sonja Kranjec

Z nami gre lažje

V naslednjem letu bomo 7. in 8. aprila tekli na Luka Koper 5. Istrskem maratonu

Luka Koper bo v naslednjih štirih letih generalni pokrovitelj najbolj množične tekaške prireditve na Primorskem. Novico so organizatorji dogodka razglasili na tiskovni konferenci 29. novembra v Izoli.



Foto: Istrski maraton

Luka Koper že od samega začetka sodeluje z društvom Istrski maraton. V družbi smo namreč prepoznali velik pomen prireditve, ki Slovensko Istro postavlja v sam vrh med organizatorji maratonov po Sloveniji. Do zdaj smo se predvsem pojavljali kot pokrovitelj rekreativnega teka. Na novinarski konferenci je članica uprave **Irena Vincek** povedala, da je Luka Koper družbeno odgovorno podjetje, ki se dobro zaveda, da mora del svoje poslovne uspešnosti vračati v okolje: »Smo tudi še ena redkih družb v regiji, ki si to lahko privoščijo, glede na odlične poslovne rezultate. Poleg tega je šport kot rekreacija močno prisotna med našimi zaposlenimi, saj imamo številčno športno društvo, Istrskega maratona pa se vsako leto udeležijo več deset sodelavk in sodelavcev, tudi na teku na 42 kilometrov.«

Katere pa so še ostale novosti letošnjega maratona?

Trase: start paradne discipline, maratona, bo v Ankaranu. Tekalci bodo pretekli celotno območje koprskega pristanišča, kar bo zagotovo izjemno doživetje. Nato jih bo pot vodila do Izole, Pirana, Portoroža in nazaj proti Izoli, kjer bodo cilji vseh tekov. Tekalci na 21 kilometrov bodo obkrožili Izolo, nato po »sprehajalni« obalni cesti tekli do Koprca, ga obkrožili in se vrnili v Izolo. Za rekreativce pa bo 8,5 kilometrska proga speljana po slikovitih izolskih ulicah.

Luka Koper generalni sponzor Jadralne zveze Slovenije

Jadralna zveza Slovenije je 15. novembra predstavila dosežke letošnjega leta ter načrte in izzive za prihodnje obdobje. Še posebej jih je razveselila odločitev Luke Koper, da postane



Foto: Jadralna zveza Slovenije

njen generalni sponzor. »Naravna povezanost jadrnanja in Luke Koper ter dejstvo, da je večina najuspešnejših jadrlnih klubov na Obali, je botrovalo naši odločitvi, da smo z generalnim sponzorstvom Jadralne zveze Slovenije nadgradili naše dosedanje sodelovanje na področju jadrnanja,« je odločitev komentiral predsednik uprave **Dragomir Matić**. Poleg tega je jadrnanje v Sloveniji v nenehnem vzponu, kar potrjujejo rezultati doseženi na olimpijskih igrah, svetovnih in evropskih prvenstvih ter na številnih domačih in tujih tekmovanjih.

Olimpijski kontejner na poti v Južno Korejo

29. novembra je iz našega pristanišča odplula ladja Grete Maersk, na kateri potuje prav poseben - olimpijsko obarvan kontejner, ki smo ga uredili in pobarvali v Luki Koper.

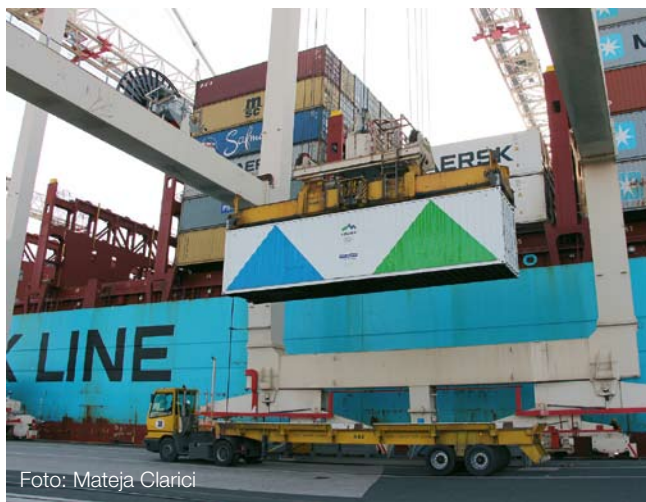


Foto: Mateja Clarici

V njem potuje razstavljena slovenska hiša, s katero se bo Slovenija predstavila na zimskih olimpijskih igrah v Pjongčangu, ki bodo potekale od 9. do 25. februarja 2018. Potovanje kontejnerja bo trajalo 39 dni (prihod je predviden 7. januarja).



V Azijo bo potovalo kar 20 ton opreme in hrane, saj stavijo na to, da bo vse slovensko. V kontejnerju potuje tudi kurent, ki bo našim športnikom prinašal srečo.

Foto: Mateja Dominko

Kot so povedali na Olimpijskem komiteju Slovenije, se bodo v hiši zbirali in družili športniki, predstavniki športnih panog, olimpijskih komitejev, gospodarstveniki, pokrovitelji, gostila pa bo tudi slovenske navijače, če bodo želeli v daljni Koreji občutiti kanček domačnosti.

Mateja Clarici

»Priznam, da sem imel na novem dvigalu mehka kolena«

Luka Koper je v sezoni 2016/2017 sodelovala z Regionalnim RTV centrom Koper in sicer v priljubljeni oddaji Med valovi, ki letos praznuje 20. obletnico. Z novinarjem **Deanom Jelačinom**, ki že od samega začetka vodi oddajo, smo pripravili osem prispevkov, v katerih smo predstavili luške poklice in procese. »Vsi poklici so po svoje zanimivi. Nekateri so znali svoje delo

Luko Koper postavili nekaj vprašanj.

KAKO JE NASTALA IDEJA O SODELOVANJU Z LUKO KOPER IN PREDSTAVLJANJU LUŠKIH POKLICEV?

»Ideja se je rodila podobno kot samo sodelovanje z Luko Koper. Ob številnih obiskih pristanišča smo velikokrat govorili o tem, da so kratki prispevki, ki



Danjel Zobec je poskrbel za predstavitev luških dvigal in še posebej dveh novih super post panamax. Foto: Tatjana Jazbec



Franka Cepak in Jure Barovič sta obrazložila, kako v Luko Koper skrbimo za okolje in varovanje morja. Foto: Mateja Clarici

predstaviti na izredno zanimiv način. Najbolj fascinantno se mi zdi koordiniranje tako velikega sistema, da vse teče kot namazano,« je povedal Jelačin, ki smo mu pred začetkom nove sezone in novega sodelovanja z

jih običajno pripravljam za informativne oddaje, premalo, da bi gledalci dobili vpogled v razsežnost sistema kot je Luka Koper. Ta je tako obsežen in zanimiv, da je rubrika, ki sem jo kasneje zasnoval s **Sebastjanom**

Šikom, kar klicala po tem, da jo začnemo pripravljati. Ob tem se moram zahvaliti vsem zaposlenim v Področju odnosov z javnostmi in ostalim zaposlenim za profesionalen in skorajda hollywoodski pristop.«

ČEPRAV STE BILI ŽE VEČKRAT V PRISTANIŠČU, STE MED SNEMANJEM VSEENO DOŽIVELI KAJ POSEBNEGA?

»Čeprav luški sistem in tamkajšnje službe poznam dokaj dobro, je bilo nekaj snemanj takšnih, ki so bila tudi zame novost. Izpostavil bi dve. Noč, ki smo jo preživali v družbi pilota, se z njim vkrcali oz. splezali na veliko tovorno ladjo in z njo ob jutranjem svitu vpluli v pristanišče. Bil je res

zanimivo, a žal včasih slika ne more prikazati vseh doživetij. Izpostavil bi tudi snemanje novih dvigal. Ja, zagotovo to ni kraj za ljudi z vrtoglavo. Priznam, da sem imel mehka kolena.«

KAJ NAČRTUJETE V NOVI SEZONI?

»V novi sezoni bomo skušali seveda poiskati še kakšno zanimivost. Izzivov ne manjka. Že lani smo želeli posneti reportažo o podvodnem svetu pristanišča. Legende pravijo, da pri vas plavajo največji brancini in ciplji slovenskega morja. Je pa treba čakati na pravi trenutek za snemanje, predvsem zaradi vidljivosti in prometa.«

Mateja Clarici



Na Kontejnerskem terminu smo predstavili poklic upravljalca dvigal (Dejan Dražič), disponenta (Gregor Plaznik) in dispečerja (Kristijan Bračun, na fotografiji). Foto: Mateja Clarici



V prvi oddaji smo predstavili področje operative. Ivan Rožanec je prikazal proces od najave do odhoda ladje, Milanko Drlič pa je predstavil luško železniško omrežje. Foto: Tatjana Jazbec

TalkNET: logistika in transport med trajnostnim razvojem in tržnimi potrebami

V okviru evropskega projekta TalkNET se je 6. in 7. novembra v Krakowu na Poljskem sestalo šestnajst projektnih partnerjev iz sedmih držav Srednje Evrope. Osrednja tema prvega dne je bila priprava metodologije za izdelavo analiz, ki bodo podlaga za doseganje ciljev projekta, t. j. povezave logističnih vozlišč z zalednimi omrežji, optimizacija upravljanja vozlišč, ocena multimodalnih storitev, razširjenost

alternativnih energentov in energetsko učinkovite rešitve. Partnerji so si v nadaljevanju srečanja izmenjali tudi informacije o načrtovanih prihodnjih aktivnostih.

Drugi dan je bila na sporedu okoljsko usmerjena konferenca z naslovom »Logistika in transport med trajnostnim razvojem in tržnimi potrebami«. V ospredju predstavitev in razprav so bile EKO-inovacije. Predavatelji iz logističnih in transportnih podjetij ter s to dejavnostjo povezanih institucij so predstavili svoje izkušnje pri izboljšavah, kjer so bili na prvem mestu okoljski cilji.



Delovna skupina projekta TalkNET na EKO konferenci v Krakowu, Luko Koper je na srečanju v Krakowu zastopal Drago Ratoša (skrajno levo).



Trst in Koper skupaj na poslovnem forumu

10. novembra smo se udeležili Poslovnega foruma, ki ga je v Trstu organiziralo Slovensko

deželno gospodarsko združenje. Na dogodku je bilo obravnavanih več tem o možnostih čezmejnega

sodelovanja, s poudarkom tudi na obeh pristaniščih in gospodarskih priložnostih, ki jih ustvarjata za regionalni razvoj. V regiji imamo dve uspešni in globalno prepoznani pristanišči, ki sta po eni strani konkurenta, a se hkrati dopolnjujeta in si tako koristita ter spodbujata širšo logistično usmerjenost regije. Ta se odvija tudi na podlagi učinkovitega intermodalnega omrežja in v sožitju z zalednimi terminali.

Pristanišči s svojimi ambicioznimi razvojnimi načrti tako presegata lokalne in nacionalne potrebe, predvsem z rednimi železniškimi povezavami, saj v pomembni meri oskrbujeta evropsko

zaledje, kar pa zahteva tudi nadgradnjo povezovalne železniške infrastrukture. Pristanišči imata pomembne konkurenčne prednosti, med katerimi je ključen tudi človeški kapital z izkušnjami, novimi znanji in idejami, ki ga velja strateško izrabiti za nadaljnjo uspešnost.

Zbrani so poudarili še, da sta pristanišči v rednih kontaktih in sodelujeta na različnih razvojnih EU projektih. Posebej je bil izpostavljen projekt NAPA4CORE, ki ga koordinira Luka Koper, in vključuje glavna infrastrukturna projekta obeh pristanišč: nadgradnjo pomola I za kontejnerski promet v Kopru in logistično platformo v Trstu.



Iz pristaniške uprave Trst se je dogodka udeležil predsednik Zeno D'Agostino, iz Luke Koper pa Branko Vodopija in Maša Čertalič (na sliki med predstavitev).

V Neaplju o izkušnjah z utekočinjenim zemeljskim plinom

7. in 8. novembra je v okviru evropskega projekta GAINN4MOS v Neaplju potekal seminar o izkušnjah pri rokovanju z utekočinjenim zemeljskim plinom (UZP) v sredozemskih pristaniščih, in sicer pri uporabi UZP kot pogonskega goriva za ladje in tovornjake. Seminarja sem se udeležila **Martina**

Gržančič iz Področja strateškega razvoja.

V Sloveniji UZP-ja še ne uporabljamo, je pa Luka Koper k projektu pristopila predvsem zato, da lahko preko projekta spremljamo razvoj v ostalih pristaniščih in preučimo možnosti, kako bi lahko tudi pri nas v bodoče ladjam zagotovili

oskrbo z UZP. Avgusta 2017 je bila sprejeta Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu, ki je v naš pravni red vnesla Direktivo 94/2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Ta predvideva, da mora upravljavec koprskega pristanišča v pristanišču zagotoviti ustrezno število



polnilnih mest na UZP. DPN nam ne dopušča možnosti postavitve fiksne

infrastrukture za UZP, zato namerava energetski menedžer **Goran Matešič** prihodnje leto skozi projekt GAINN4MOS izvesti podrobnejšo študijo o možnostih »bunkeringa« z ladje na ladjo.

Med tem ko je v Severni Evropi strožja okoljska zakonodaja botrovala k večji uporabi UZP (čeprav ta energent še ni masovno uporabljan), je v Sredozemlju slika precej drugačna. V Španiji in Franciji je UZP že nekaj let v uporabi in je energent v večjih lukah na voljo, v Italiji pa se kljub močni podpori Ministrstva za infrastrukturo energent le stežka uveljavlja. Na seminarju je bilo tako zanimivo slišati, da prihaja UZP, ki ga nudi lani odprta polnilnica za tovornjake v Interporto Padova, z železnico v posamičnih kontejnerjih iz Rotterdama. Energenta se torej cenovno ne spleča dobavljati preko italijanskih pristanišč.

Pri nas so vsi realistični scenariji v veliki meri odvisni od realizacije projekta izgradnje UZP terminala na Krku. Po informacijah partnerja LNG Hrvatska je projekt trenutno v fazi pridobivanja okoljevarstvenega soglasja, a tudi sicer zaradi finančnih razlogov odločitev glede izgradnje še ni dokončna.

Najpomembnejši zaključki seminarja so bili, da je potrebno na evropskem nivoju poenotiti smernice, ki bi omogočale varno rokovanje z UZP-jem v pomorskem sektorju ter usposobiti zaposlene.

Med rezultati projekta GAINN4MOS, ki bodo na voljo pristaniškim upravam, pomorskim upravam, carinam in ostalim deležnikom pristaniškega sektorja, bo tudi izobraževalni moduli o rokovanju z UZP. Poleg tega bomo partnerji v projektu pripravili varnostne študije za možnost istočasnega izvajanja komercialnih operacij na ladjah ter bunkeringa z UZP-jem.

Martina Gržančič

V jubilejnem letu smo Luko poslali na pot

Fotografska razstava V pristanu avtorice **Nataše Segulin** je potovala najprej v prestolnico Madžarske, točneje na oktobrski dogodek Art Photo Budapest, novembra pa še v Bratislavo, kjer se je koprška luka skozi oči fotografirne predstavila na razstavi v okviru



Bratislava



Budimpešta

Evropskega meseca fotografije.

Na obeh dogodkih je bilo veliko obiskovalcev, na otvoritvi pa so avtorico in zbrane pozdravili visoki protokolarni gostje, naše poslovne partnerje pa sta pozdravila predstavnika Luke Koper za dotična trga, **Borut Šemrl** in **Borut Čok**.

Zeleno pristanišče na koprskem obzidju

V sodelovanju s fotografom Jako Ivančičem je nastala razstava Zeleno pristanišče, ki je na ogled na stenah starega mestnega zidu ob nekdanji stari trdnjavi Bastion. Fotografije prikazujejo različne poglede na koprsko pristanišče, ki jih je fotograf posnel v različnih letnih časih. Povedal nam je, da je bil nad projektom navdušen, saj je pristanišče s svojim prostorskim obsegom, dvigali in drugimi, pristanišču lastnimi posebnostmi postalo neločljiv del Kopra in okolice.

Tekst: Mateja Clarici

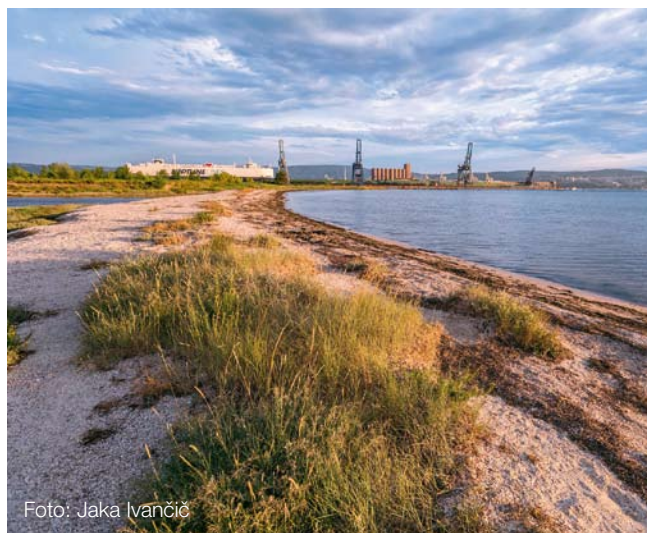


Foto: Jaka Ivančič



Jaka Ivančič, avtor razstave.

Foto: Mateja Clarici

Dokumentarni film kot spomenik Luki Koper

Luka Koper in Gledališče Koper sta letos, ko je Luka Koper praznovala 60-letnico obstoja, prvič priredila skupni prednovoletni sprejem za poslovne partnerje in sodelavce. Srečanje se je začelo s predvajanjem novega dokumentarnega filma o Luki Koper Ni Hamburg, ampak bo.

Film je nastal v koprodukciji RTV Koper – Capodistria. Njegov avtor je urednik koprskega televizijskega programa **Matej Sukič**, režiral ga je **Dean Grgurica**. Takoj po premiernem predvajanju je avtor za Luški glasnik povedal: »Zadovoljen sem s prvim odzivom ljudi, videl sem, da so film pozorno gledali.

Veliko čestitk sem prejel. V zadovoljstvo mi je predvsem to, da je na koncu rezultat boljši, kot sem pričakoval. Najprej nas je čakalo raziskovalno delo z branjem gradiva in knjig. Luka ima dve »bibliji«, ena je knjiga **Bruna Koreliča** Moja pot, druga je od **Danila Petrinje** Koper – Prešnica. Knjigi sem prebral poleti na dopustu. Snemali smo od junija do avgusta, večji del posnetkov pa je nastal septembra, ko je bila svetloba najboljša. Sledila je montaža. Pri filmu je sodelovalo veliko ljudi.«

Film odlikuje izjemno bogato arhivsko gradivo, last RTV Slovenija. Sukič: »Nekaj posnetkov smo imeli v Kopru,



Režiser **Dean Grgurica** (na levi) in avtor filma **Matej Sukič** Foto: Sonja Kranjec



Foto: Rok Štemberger



Foto: Tomaž Primožič/FPA

v osrednjem RTV arhivu pa je teh posnetkov veliko več. Brskali smo po teh zanimivih starih posnetkih, ki se jih je z leti nabralo za pravo zakladnico. Iz trakov so nam jih presneli v digitalno obliko, da je bil izbor bolj učinkovit. Na koncu se je nabralo posnetega gradiva skupaj z arhivom ogromno, več dni bi potrebovali za celoten ogled.«

Avtorstvo filma je izključno njegovo, Luka pri izboru tem in vsebin za film ni sodelovala, nam pove avtor. »Bilo je zahtevno spraviti vso zgodovino Luke Koper v 50-minutni film. Za boljšo preglednost smo zato oblikovali poglavja. Sledili smo aktualnim temam, pri čemer smo vedno znova ugotavljali, kako se zgodovina ponavlja. Naš cilj je bil narediti dokumentarni film kot spomenik, da bo Slovenija videla, kaj je luka, kaj pomeni nam Primorcem in za državo sploh, ja, zbuditi smo želeli ponos.

Za mnenje o filmu smo povprašali naključno izbrane:

»Všeč mi je bil, ker je patriotsko nagajiv.«

»Lepo je prikazan potek dogajanja od izgradnje do danes. Izpostavljeni so ljudje, ki so s prodorno mislijo in vizijo

gradili pristanišče. S primorsko trmo in zavestjo. Film je prikazal tudi, kaj vse smo pridobili v preteklem razvoju in tudi, za kaj vse so našo regijo opeharili. Dotaknil se je aktualnih tem in dokaj odkrito spregovoril o vplivih luške dejavnosti na okolje, o problematiki izvajalcev pristaniških storitev, o večkratnih spornih menjavah uprav ...«

»Zanimivo in očitno je, kako se zgodovina ponavlja, pogledimo samo prvi in drugi tir, nenehno vmešavanje politike. In kako neumorno in težko so delavci garali za svojo luko, pa kako so ali smo bili prikrajšani ob lastninjenju luke.«

»Film je zanimiv, marsikaj pokaže, a bi lahko bil bolj oster in odkrit.«

»Pohvalno, ker lepo prikaže razvoj pristanišča in je odličen način, da bodo našo luko še bolj spoznali tudi ljudje iz vse države.«

»Film je zanimiv, vse pohvale! Vsebina je nazorno prikazana, enkratni so arhivski posnetki. Še bolj so mi bili všeč sodobni posnetki, ki so z novo tehnologijo snemanja z droni nazorno prikazali vso širino, ves ta promet in kompleksnost organiziranosti raznih procesov ter logistike v pristanišču.«

Sonja Kranjec



Foto: Tomaž Primožič/FPA

Film si bo lahko ogledala tudi širša slovenska javnost, na sporedu bo **v petek, 15. decembra, ob 22. uri, na TV SLO 2.**