

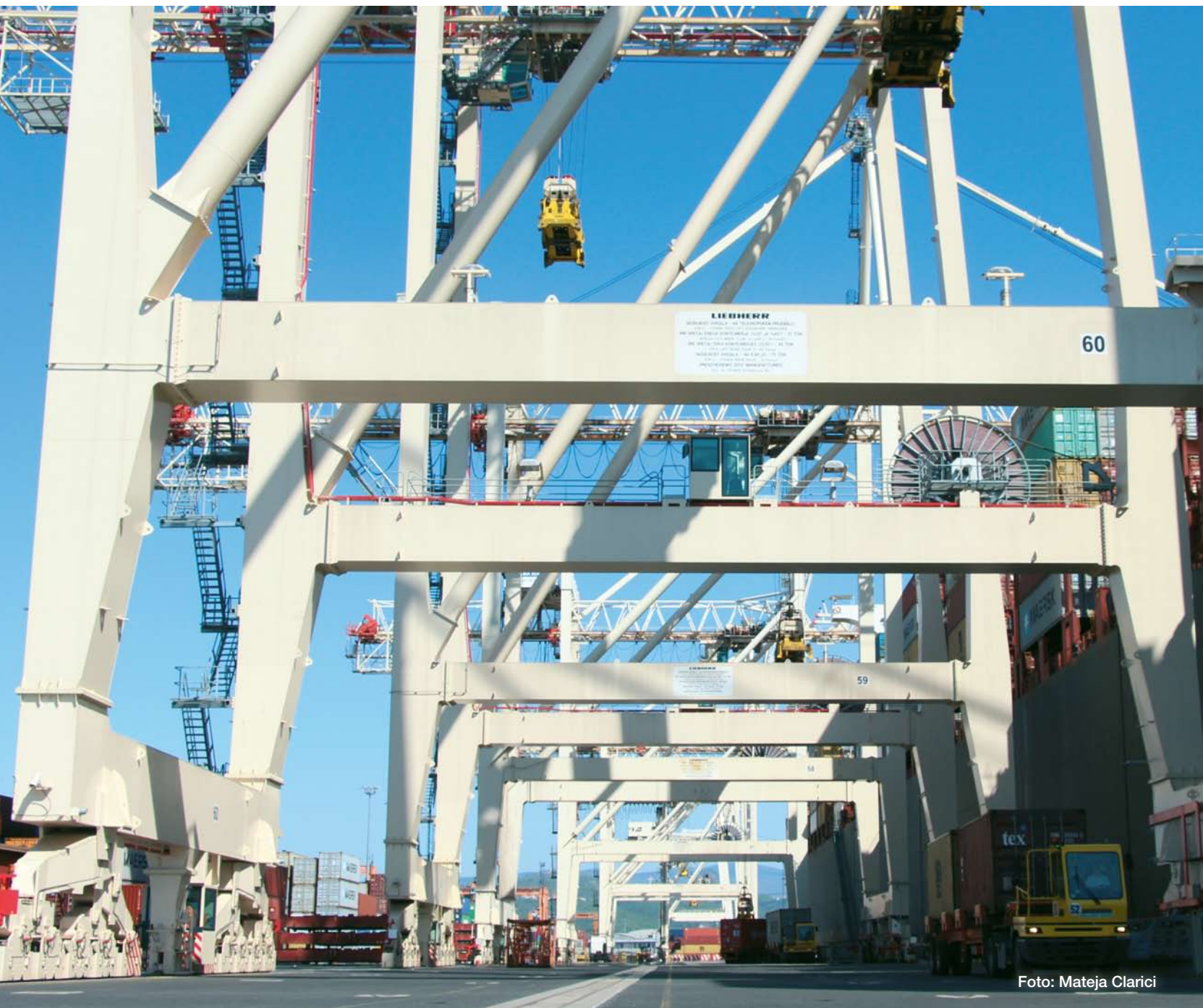
052018

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*



60

59

Foto: Mateja Clarici

Letno  
in  
trajnostno  
poročilo  
2017

Saga  
o  
drugem  
tiru

Krst  
nove  
lokomotive

Obležje  
Danilu  
Petrinji



# Čestitamo!

## Luka Koper praznuje

23. maja bo podjetje Luka Koper zabeležilo svoj 61. rojstni dan. Ustanovljeno je bilo z imenom Pristanišča Koper, saj so v njeno pristojnost spadala tri stara pristanišča Koper, Izola in Piran, kjer pa so takrat lahko pristajale le manjše potniške in tovorne ladje. Naloga novoustanovljenega podjetja je bila tudi organizacija pristaniškega dela v načrtovanem novem pristanišču v Kopru.

Ob ustanovitvi podjetju niso bila zagotovljena potrebna osnovna sredstva, da bi lahko začelo nemoteno poslovati. Šele ob koncu leta 1957 mu je bil dodeljen kredit za obratna sredstva in manjša dotacija. V letu 1958 je le pričelo opravljati pretovorne storitve. Ker ni imelo lastnih luških delavcev, se je najprej pogodbeno povezal z zadrugo pristaniških delavcev v Piranu in skupinama pristaniških delavcev v Izoli in Kopru, nato pa po letu dni te delavce tudi zaposlilo. Njihove izkušnje so zelo pripomogle, da je lahko podjetje izpeljalo prve posle na plitki obali koprskega lukobrana in tudi na nekoliko varnejši obali v Piranu. Za skladiščenje blaga so uporabljali

skladišče piranskih solin v Portorožu in celo zapuščeni predor bivše ozkotirne železnice pri Portorožu. V letu 1958 je podjetje pretovorilo skoraj 43.000 ton blaga, prvo »pravo« obalo pa dobilo decembra 1958.

Današnje ime Luka Koper podjetje nosi od leta 1962. Po začetnem težkem obdobju, mnogih vzponih in padcih, je podjetje kaj kmalu postalo eden od razvojnih motorjev obalnega območja, pa tudi vsega slovenskega gospodarstva. Promet skozi pristanišče je naglo naraščal in leta 1968 presega milijon ton. V letih, ki so sledila, je luka postopoma osvajala nova tržišča in ustvarjala nove produkte. Danes skupni letni ladijski pretovor že presega količino 23 milijonov ton blaga.

Zahvalo in priznanje za uspešno razvojno pot si zaslužijo vsi nekdanji in sedanji delavci Luke Koper in celotna pristaniška skupnost. S svojim delom in trudom smo skupaj prispevali, da je danes Luka Koper pomembno evropsko pristanišče ter mednarodno uspešno in perspektivno podjetje.

Jazbec Tatjana



**VSE  
NAJBOLJŠE  
LUKA  
KOPER!**



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:  
lusk.glasnik@luka-kp.si

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

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

Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1650 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno  
soglasje uredništva.





Foto: Sebastjan Šik

## Raje vrabca v rokah kot goloba na strehi

Mesec maj je za našo družbo vsako leto nekaj posebnega. V prvi vrsti zato, ker slavimo naš rojstni dan, 23. maj, ko je bilo ustanovljeno podjetje Pristanišča Koper, predhodnik današnje Luke Koper. Tri dni prej obeležujemo tudi Evropski dan pomorstva. Zanimivo, da se je Evropska unija spomnila na pomen pomorstva in morij nasploh šele leta 2008, v času, ko je evropski povezavi predsedovala Slovenija, čeprav le pet članic EU nima neposrednega stika z morjem. Takrat so zapisali, da so pomorski sektorji in morski viri ključnega pomena za evropsko blaginjo in dobro počutje vseh Evropejcev. Kakopak, saj ima EU več kot 68.000 km obale, kar je 3-krat več kot ZDA in skoraj 2-krat več kot jo ima Rusija. Skoraj polovica prebivalstva EU živi manj kot 50 km od morja. Do 5 odstotkov evropskega BDP naj bi generirala pomorska industrija in nanjo vezane storitve. V tem kontekstu imata pristaniška dejavnost in ladjarstvo osrednjo vlogo. Kar 90 odstotkov trgovinske menjave EU s svetom poteka po morjih. Med državami članicami pa je ta delež okoli 40 odstotkov. Skozi evropska pristanišča vsako leto pride blizu štiri milijarde ton blaga in skoraj 400 milijonov potnikov. EU ocenjuje, da je v maritimnih dejavnostih zaposlenih blizu 400.000 ljudi, ki zagotavljajo dodano vrednost v višini 20 milijard evrov. To so ogromne številke, ki se zrcalijo tudi v slovenskem gospodarstvu. Iz študije Ekonomskega inštituta Pravne fakultete v Ljubljani, ki je bila izdelana leta 2015 in temelji na podatkih iz leta 2013 izhaja, da je vsak milijon ton pretovora v pomorstvu generiral neposredno, posredno in inducirano skoraj 820 zaposlenih oziroma vsak milijon ton pretovora okoli 78 milijonov evrov storitev in blaga v celotnem slovenskem gospodarstvu.

Po eni strani je dobro, da imamo še en referendum o zakonu o drugem tiru, da se lahko še enkrat spomnimo na pomen

pomorstva, pristaniške in nasploh logistične dejavnosti za Slovenijo – čeprav nas ta promocija vse skupaj kot davkoplačevalce drago stane! Tokrat je sicer veliko manj soočenj, okroglih miz in debat, po drugi strani pa je več časa za širši pogled na drugo plat iste medalje. Je Luka Koper zgolj delniška družba, katere osnovni cilj je maksimiranje vrednosti družbe, kot to piše v statutu ali je več kot? Kot vidimo iz zgoraj omenjene raziskave in drugih sorodnih raziskav, je pomen pristaniške dejavnosti širši. Pristanišče zaseda velik del obale, njegova dejavnost se izvaja pod milim nebom in vpliva na kakovost življenja bližnjih stanovancev. Vse to je treba vzeti v zakup, ko govorimo o edinem slovenskem tovornem pristanišču in edinem slovenskem pristaniškem operaterju. Ker se poleg referendumu bližajo tudi državnoborske volitve, se ponovno odpirajo debate tudi o teh vprašanjih. Naj Luka Koper in druga infrastrukturna podjetja ostanejo v slovenski lasti, je model upravljanja pristanišča optimalen, je drugi tir nujen samo zaradi pristanišča? In podobno. Taka vprašanja so sicer koristna, saj je v poslu povsem običajno, da podjetja sproti spremljamo uresničevanje strategij in politik in jih prilagajamo. Enako velja za državo. Rezultati zaenkrat kažejo, da je aktualen model pravi. Vedno obstaja prostor za izboljšave, vendar preudarno in previdno.

Enako velja za projekt drugi tir. Predaleč smo prišli, da bi si lahko privoščili blokado projekta. Zato raje vidim, da zakon stopi v veljavo in ga potem po potrebi spreminjamo. Kajti danes je drugi tir ena od predvolilnih tem in nobena stranka ne upa nasprotovati temu projektu. Kako bo pa po volitvah? Bo projekt našel svoje mesto v koalicijski pogodbi prihodnje vlade? Raje vrabca v roki, kot goloba na strehi.

Sebastjan Šik

## Deveti v Evropi, tretji v Sredozemlju

Petindvajset največjih evropskih avtomobilskih pristanišč je v letu 2017 pretovorilo skupaj 16,6 milijona avtomobilov, že drugo leto zapored pa je koprsko pristanišče zasedlo 9. mesto. V prvih treh mesecih letošnjega leta smo v Kopru našli 204.516 avtomobilov oz. 30 % več kot v enakem obdobju lani. Z 81.561 kosi je bil marca dosežen tudi absolutni mesečni rekord, s čimer smo potolkli prejšnjega iz novembra 2016. Po več letih prevlade izvoza, smo v zadnjem obdobju zaznali povečevanje količin v uvozni smeri, teh je sedaj že za 40 %.

V Kopru je prisotnih približno 25 znamk avtomobilov. Te gravitirajo predvsem na trge Sredozemskih držav. Z odprtjem direktne ladijske povezave med Koprom in Daljnim vzhodom konec leta 2015 pa smo ustvarili priložnost za nove posle, predvsem za uvoz azijske proizvodnje v Evropo.

|           | Pristanišče           | Pretovorjenih avtomobilov v 2017 | Sprememba 17/16 |
|-----------|-----------------------|----------------------------------|-----------------|
| 1.        | Zeebrugge (Belgija)   | 2.832.145                        | +2 %            |
| 2.        | Bremerhaven (Nemčija) | 2.200.000                        | +6,3 %          |
| 3.        | Emden (Nemčija)       | 1.450.000                        | +8,4 %          |
| 4.        | Grimsby (VB)          | 1.441.400                        | +33,5 %         |
| 5.        | Antwerp (Belgija)     | 985.324                          | +2,4 %          |
| 6.        | Southampton (VB)      | 886.000                          | -1,7 %          |
| 7.        | Barcelona (Španija)   | 837.622                          | +7,6 %          |
| 8.        | Valencia (Španija)    | 746.886                          | -3,5 %          |
| <b>9.</b> | <b>Koper</b>          | <b>741.253</b>                   | <b>-1 %</b>     |
| 10.       | Bristol (VB)          | 634.536                          | -11,7 %         |

V večini navedenih pristanišč deluje po več avtomobilskih terminalistov, vendar podatki o pretovoru posameznih terminalistov niso dostopni. Na lestvici terminalistov bi se Luka Koper zagotovo znašla med prvo peterico največjih v Evropi. Vir: Automotive Logistics, FVL, April 2018

Evropska pristanišča so se v lanskem letu soočala z mnogimi izzivi povezanimi z nepredvidljivostjo trgov, motnjami v proizvodnji, s pomanjkanjem kapacitet,

stavkami in z negotovostjo, povezano z izstopom Velike Britanije iz EU, kjer je velika koncentracija proizvodnih obratov. Po drugi strani pa je oživitve trgov v severni Afriki,

Iranu in Rusiji prinesla nove priložnosti, tudi na področju rabljenih avtomobilov. S podobnimi izzivi se srečujemo tudi v Luki Koper. Rok Štemberger

## Severnojadranska pristanišča v prvem kvartalu s stabilno rastjo

V obdobju januar – marec 2018 so sosednja pristanišča v splošnem zabeležila rast pretovora, vendar podrobnejši pregled razkrije velike razlike v posameznih segmentih tovora.

Z najvišjimi stopnjami rasti na praktično vseh terminalih se lahko pohvalijo v Trstu, kjer še posebej izstopajo kontejnerji s skoraj 18% rastjo. Porast pripisujejo

predvsem modernizaciji pristaniške železniške infrastrukture in novim intermodalnim povezavam, ki so jih še posebej intenzivno razvijali v zadnjih treh letih.

Reško pristanišče je za desetino povečalo kontejnerski promet, za več kot 20 % pa so se zmanjšali generalni in razsuti tovari. Splošni vtis je popravil naftni terminalist Janaf, ki je zabeležil 8% rast.

| Pretovor jan-mar 2018 | Skupni pretovor (mio ton) | Sprememba 1Q 18/17 |
|-----------------------|---------------------------|--------------------|
| Koper                 | 6,0                       | 0 %                |
| Reka                  | 2,9                       | 0 %                |
| Trst                  | 15,0                      | +3,6 %             |
| Benetke               | 6,8                       | +9,6 %             |

| Pretovor jan-mar 2018 | Kontejnerji (TEU) | Sprememba 1Q 18/17 |
|-----------------------|-------------------|--------------------|
| Koper                 | 238.910           | +5 %               |
| Reka                  | 53.937            | +10,7 %            |
| Trst                  | 161.316           | +17,6 %            |
| Benetke               | 147.252           | -1,6 %             |

V Benetkah so kot edini v severnem Jadranu zabeležili padec kontejnerjev, na ostalih področjih, predvsem RO-RO, tekočih in razsutih tovarih pa so dosegli znaten

porast, kar je skupaj navrglo za desetino boljši rezultat kot v enakem obdobju lanskega leta.

Rok Štemberger



V Trstu načrtujejo preureditev starega železniškega kompleksa Campo Marzio v sodobno vozlišče, ki bo upoštevalo vse razvojne možnosti pristanišča. Foto: Mateja Clarici



# Leto 2017 na 460 straneh

Tik pred prazniki smo javno objavili dve ključni poročili za lansko leto. V letnem poročilu razkrivamo, da so čisti prihodki od prodaje Skupine Luka Koper lani dosegli nov rekord in so bili z 211 milijoni evrov za šest odstotkov višji kot v letu 2016. Dobička iz poslovanja je bilo za 37 milijonov evrov oz. za 26 odstotkov manj kot leto prej, čisti dobiček pa je bil s 35

milijoni evrov nižji za 21 odstotkov. Na čisti poslovni izid so vplivale predvsem rezervacije za obveznosti iz naslova pravnih obvez v višini 15,7 milijona evrov.

Glede na rezultate v letu 2017 uprava predlaga sledečo uporabo bilančnega dobička, ki je na 31.12. 2017 znašal 17.261.911,95 evra:

- del bilančnega dobička v znesku 14.700.000,00 € se uporabi za **izplačilo dividend v bruto vrednosti 1,05 € na delnico**,
- preostanek bilančnega dobička v znesku 2.561.911,95 € ostane nerazporejen.

**Poudarki iz poslovanja za matično**

družbo in Skupino (objavljeni 26. 4. 2018):

| (v evrih)  | Luka Koper, d. d. |             |               | Skupina Luka Koper |             |               |
|--|-------------------|-------------|---------------|--------------------|-------------|---------------|
|  | 2017              | 2016        | IND 2017/2016 | 2017               | 2016        | IND 2017/2016 |
| <b>Iz izkaza poslovnega izida</b>                      |                   |             |               |                    |             |               |
| Čisti prihodki od prodaje                              | 206.835.533       | 190.407.498 | 109           | 211.438.377        | 199.543.696 | 106           |
| Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)                     | 35.032.311        | 45.536.427  | 77            | 36.639.872         | 49.325.438  | 74            |
| Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) | 62.570.820        | 71.043.459  | 88            | 65.087.648         | 75.794.126  | 86            |
| Poslovni izid iz financiranja                          | 1.385.636         | 963.457     | 144           | -377.307           | -459.095    | 82            |
| Poslovni izid pred davki                               | 36.417.947        | 46.499.884  | 78            | 37.952.498         | 50.763.957  | 75            |
| Čisti poslovni izid                                    | 33.143.408        | 40.581.116  | 82            | 34.982.789         | 44.375.981  | 79            |
| Dodana vrednost <sup>1)</sup>                          | 115.524.196       | 118.409.242 | 98            | 124.516.296        | 129.692.675 | 96            |

<sup>1)</sup> Dodana vrednost = čisti prihodki od prodaje + usredstveni lastni proizvodi in storitve + drugi prihodki – stroški blaga, materiala, storitev – drugi poslovni odhodki brez prevrednotovalnih poslovnih odhodkov.

GRI – GLOBAL REPORTING INITIATIVE je neprofitna organizacija, ki spodbuja trajnostno poročanje. Standardi GRI zajemajo celostno trajnostno poročanje, s katerim podjetja poročajo o ekonomskih, upravljaljskih, družbenih in okoljskih vplivih ter jih merijo. Opredeljujejo več načel, ki jih mora organizacija upoštevati med vsebinskim oblikovanjem poročila. Načelo bistvenosti opredeljuje, da morajo biti v poročilu zajete vse teme in kazalniki, ki odsevajo pomembne ekonomske, upravljaljske, družbene in okoljske vplive, hkrati pa morajo biti zajete vse teme, ki vplivajo na odločitve deležnikov. Enotnost, ustreznost in primerljivost informacij pripomore h konkurenčnosti gospodarskih subjektov znotraj Evropske Unije, poročilo pripravljeno po Standardih GRI pa je mednarodno priznано in primerljivo.

## Trajnostno poročilo prvič pripravljeno po standardu GRI

Samostojno trajnostno poročilo Skupine Luka Koper je velik mejnik na poti poročanja o trajnostnem razvoju, saj predstavlja prvo poročilo, pri katerem je Skupina Luka Koper v celoti sledila mednarodnim standardom trajnostnega poročanja GRI (Global Reporting Initiative Global

Standards) ter tako oplemenitila dosedanja trajnostna poročila v okviru letnih poročil in okoljska poročila po sistemu EMAS. Luka Koper sicer o trajnostnem razvoju vsako leto poroča že od leta 2000. Kot samostojno publikacijo smo ga za leto 2008 razdelili tudi v nabiralnike v lokalno

okolje, zadnje trajnostno poročilo je bilo pripravljeno za leto 2016 in objavljeno v okviru Letnega poročila za leto 2016.

Obe poročili sta na voljo na: [www.luka-kp.si/slo/poslovna-porocila](http://www.luka-kp.si/slo/poslovna-porocila)

Rok Štemberger in Lea Polh Baša



# Koliko nas stane opustitev izgradnje 2. tira?

Pred vnovičnim referendumom o Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper se je zvrstilo nekaj okroglih miz, čeprav ne toliko kot pred prvim glasovanjem lani. Na njih so predstavniki političnih strank, interesnih združenj in strokovnjakov plebiscitarno podprli izgradnjo drugega tira, različna pa so mnenja glede zakona oziroma načina izgradnje. Luka Koper, ki se je tokrat prijavila kot organizator kampanje, je podprla vse aktivnosti, ki vodijo k čimprejšnji realizaciji projekta izgradnje dodatnega oziroma dveh dodatnih tirov do pristanišča, »saj je od projekta odvisna uresničitev poslovne strategije družbe, konkurenčnost koprškega pristanišča ter zanesljivost in učinkovitost slovenskega transportnega in logističnega omrežja«, je v svojem stališču zapisala uprava družbe.

Poslovna strategija družbe in skupine Luka Koper do leta 2030, ki je bila sprejeta leta 2015, upošteva alternativni in razvojni scenarij predvidene rasti pretovora, pri čemer je razvojni scenarij uresničljiv le ob predpostavki izgradnje dodatnega tira.

1,2 km dolgega izvlečnega tira do Dekanov in po modernizaciji stare proge, se bo kapaciteta sicer povečala na 90 vlakov dnevno v obe smeri, vendar je glede na predvideno rast pretovora v pristanišču dolgoročno edina rešitev izgradnja dodatnega tira. Glede na sedanjo strukturo blagovnih skupin bi ob letnem ladijskem pretovoru 35 milijonov ton, predvidenih v strategiji do leta 2030, potrebovali kapaciteto železniške povezave za najmanj 120 tovornih vlakov dnevno.

Upoštevati moramo še dejstvo, da pomeni enotirna povezava tudi tveganje, saj lahko že večja okvara na progi Koper – Divača ali nesreča odreže pristanišče od evropskega železniškega omrežja. Tudi zato Luka Koper podpira prizadevanja, da bi namesto enega zgradili dva nova železniška tira.

Poslovanje Luke Koper in njena konkurenčna prednost v odnosu do drugih pristanišč je odvisna prav od učinkovite železniške povezave. Luka Koper ima namreč enega najvišjih odstotkov pretovora po železnici v Evropi, saj je v letu 2017 že 64 % blaga, ki je prispelo oziroma zapustilo

vendar pod pogojem, da bo družba izpeljala načrtovane naložbe v pristaniško infrastrukturo in opremo, skladno z veljavno strategijo:

- današnja zmogljivost pristanišča je 24 – 25 milijonov ton letno,
- z vlaganji Luke Koper v višini 300 milijonov evrov do leta 2020 bo kapaciteta narasla na 27 – 28 milijonov ton letno,
- z dodatnimi vlaganji po letu 2020 v višini 400 milijonov evrov pa bo kapaciteta pristanišča do leta 2030 preseгла 35 milijonov ton letno (ta vlaganja so v strategiji predvidena le ob predpostavki izgradnje dodatnih železniških kapacitet do pristanišča.

»V kontekstu naložb v pristaniške kapacitete je eden ključnih projektov podaljšanje prvega pomola oziroma kapacitete kontejnerskega terminala. Prav tako pomembna je izgradnja dodatnih privezov za ladje, predvsem v tretjem bazenu, in pridobivanje dodatnih skladiščnih površin, hkrati s povečevanjem obsega koncesijskega območja. Za izvedbo teh načrtov je nujno potrebna podpora države,

letno kapaciteto pristanišča okoli 40 milijonov ton (ocena je bila narejena v fazi priprave dokumentacije za DPN).

Izgradnja dodatnega tira pa ne bi imela pozitivnega učinka le na razvoj pristanišča, ampak tudi na javne finance. Na podlagi strateških dokumentov družbe do leta 2030 bi namreč Luka Koper že v 15-letnem obdobju do leta 2030 plačala preko 350 milijonov € koncesijskih dajatev (3,5 % od prihodkov) in dividend (ob predpostavki, da bi za dividende namenili le tretjino čistega poslovnega izida). Oziroma, v kolikor ne bi prišlo do izgradnje dodatnega tira, bi družba v desetih letih, od 2020 do 2030 izgubila kar 400 milijonov € prihodkov.

Ko je govora o razvoju pristanišča in zalednih prometnih povezav, je treba izpostaviti tudi dejstvo, da ima pristaniška dejavnost multiplikativni učinek na celotno nacionalno gospodarstvo, kot izhaja iz več študij, ki so jih priznani slovenski strokovnjaki izdelali v minulih letih. Najbolj aktualna študija iz leta 2015, ki jo je pripravil prof. dr. **Velimir Bole** z Ekonomskega inštituta Pravne fakultete, je namreč pokazala, da je, na podlagi podatkov iz leta 2013, vsak milijon ton pretovora v pomorstvu generiral neposredno, posredno in inducirano skoraj 820 zaposlenih oziroma vsak milijon ton pretovora je posredno in neposredno generiral skoraj 60 milijonov € storitev in blaga v celotnem gospodarstvu; če upoštevamo še inducirane učinke, pa se je z vsakim milijonom ton pretovora povečala prodaja slovenskega gospodarstva za 78 milijonov €.

Luka Koper zato zagovarja stališče, da bi imel zastoj ali opustitev projekta dolgoročno velike negativne posledice za družbo, predvsem z vidika konkurenčnosti.

Sebastjan Šik

Razlika v oceni pretovora med alternativnim in razvojnim scenarijem

|                   | Ocena 2020 | Razvoj: 2030 | Alternativa: 2030 |
|-------------------|------------|--------------|-------------------|
| Skupaj (ton)      | 24.300.000 | 35.100.000   | 27.400.000        |
| kontejnerji (TEU) | 1.000.000  | 2.000.000    | 1.300.000         |
| vozila (enot)     | 850.000    | 1.250.000    | 865.000           |

V letu 2017 je na progi Koper – Divača vozilo (skupaj z vlaki s tekočim tovorom iz rezervoarjev na Srminu) 25.839 vlakov, kar pomeni 70 tovornih vlakov na dan. Glede na to, da je uradna kapaciteta obstoječega tira 82 vlakov dnevno, pri čemer moramo upoštevati tudi servisne vožnje praznih lokomotiv in potniške vlake, se približujemo zgornji meji prepustnosti. Z izgradnjo

pristanišče, potovalo po železnici. Ker je koprsko pristanišče tranzitno, saj dve tretjini tovora gravitirata na trge srednje in vzhodne Evrope, so dodatne železniške zmogljivosti ključnega pomena za nadaljnjo rast pretovora.

Ekonomska upravičenost izgradnje dodatnega tira med Koprom in Divačo temelji na predpostavki, da bo pretovor v koprskem pristanišču rasel,

lokalnih oblasti in pristojnih organov,« je uprava družbe posebej izpostavila v svojem stališču.

Luka Koper ima sklenjeno koncesijsko pogodbo do leta 2043, zato se pričakuje, da bo z vlaganji v dodatne pristaniške zmogljivosti nadaljevala tudi po letu 2030, glede na tržne razmere in skladno z državnim prostorskim načrtom (DPN). Ta naj bi zagotavljal končno



## 2. tir: Kako so se opredelili ...

Na okrogli mizi v organizaciji Gospodarske zbornice Slovenije so 7. maja govorili o pomenu drugega tira za razvoj gospodarstva. Predsednik SMC **Miro Cerar** je opozoril, da Slovenija že zelo zamuja s projektom. Projekt je po njegovih besedah zastavljen transparentno, poleg vlade in infrastrukturnega ministrstva bosta namreč nad njim bdela tudi računsko sodišče in projektni svet, ki ga bodo sestavljali člani civilne družbe.

Predsednik GZS **Boštjan Gorjup** se je dotaknil predvidenega sodelovanja z Madžari v projektu in izpostavil, da s takim partnerstvom lahko okrepimo industrijsko sodelovanje med državama. Slovenski izvoz na Madžarsko trenutno znaša le dva odstotka.

Tudi direktor GZS-Združenja za promet **Robert Sever** se je zavzel za čimprejšnjo gradnjo drugega tira. Izpostavil je, da je obstoječa

proga dotrajana in bo kmalu zasičena. Ne strinja pa se v celoti s predvidenim načinom financiranja projekta.

Kot je dejal poslanec NSI **Jernej Vrtovec**, med političnimi strankami ni dileme, da je drugi tir nujen. V NSI podpirajo izgradnjo drugega tira, bi pa za razliko od vlade izbrali drugačno smer.

Izredni profesor na ljubljanski fakulteti za upravo **Aleksander Aristovnik**

je opozoril na investicije v železniško infrastrukturo v sosednjih državah, predvsem v Italiji in Avstriji, ki bodo zaobšle Slovenijo. Izpostavil je tudi, da se pri vprašanju drugega tira preveč osredotočamo zgolj na potrebe in koristi Luke Koper in spomnil na multiplikativne učinke tega projekta. Drugi tir bo po njegovi oceni neposredno prinesel 15.000 delovnih mest, posredno pa še veliko več.

Še eno okroglo mizo pa je 8. maja organiziralo Zavezništvo sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti v Cankarjevem domu, kjer so na vprašanja o drugem tiru ter o lastništvu v slovenskih infrastrukturnih projektih odgovarjali predstavniki več političnih strank - SD, DeSUS, SDS, Levica ter zunajparlamentarna Lista

Marjana Šarca. Vsi so poudarili, da je tir nujno potreben, večina pa se jih je tudi zavzela za dopolnitev oziroma spremembo zakona, o katerem bomo volivci odločali na volitvah.

**Matjaž Han** (SD) je izpostavil, da z referendumom le izgublamo čas in energijo. Poudaril je, da bo projekt tudi v prihodnjem mandatu

njihova prioriteta in nasprotoval spremembi trase. **Uroš Prikl** (DeSUS) je pojasnil, da stranka v referendumski kampanji sicer ne sodeluje, bodo pa na referendumu glasovali za. **Ljubo Žnidar** (SDS) je izpostavil, da sta drugi tir in zakon o drugem tiru dve različni stvari. Zakonu v SDS nasprotujejo, ker se ne strinjajo s pristopom k

vodenju investicije. **Matej T. Vatovec** (Levica) je bil tudi kritičen do zakona in se zavzel, da bi ga po sprejetju spremenili. **Brane Golubivič** (LMS) je dejal, da se do referenduma niso opredelili, ker niso sodelovali pri sprejemanju zakona. Je pa opozoril, da Italija in Avstrija pospešeno gradita železnico in Sloveniji grozi, da bo ostala zunaj logističnih tokov.

## Odkrili so doprsni kip Danila Petrinje

**26. aprila, na predvečer državnega praznika dneva boja proti okupatorju, so v Hlavatyjevem parku v Kopru slovesno odkrili doprsni kip gospodarstvenika, politika, borca NOB in vizionarja Danila Petrinje - Primoža.**

Petrinja je bil med ustanovitelji in dobro desetletje tudi direktor Luke Koper. Njegovo življenjsko pot in vlogo

pri gradnji pristanišča je med drugimi slavnostnimi govorniki orisal luški upokojenec **Viktor Udovič**: »Primoža lahko upravičeno imenujemo oče Luke Koper. Bil je odločen mož; kar je rekel, je tudi naredil, kar je planiral, je tudi zgradil. Po vojni, ko je bilo jasno, da bo Trst pripadel Italiji in z njim tudi tamkajšnje pristanišče, je skupina zanesenjakov na



Pobudnik postavitve kipa je bilo Združenje protifašistov, borcev za vrednote NOB in veteranov Koper, finančno pa ga je podprla tudi Luka Koper. Kip sta odkrila **Marjan Križman** (predsednik združenja) in hči Danila Petrinje **Jasna Tepina**, slovesnosti pa se je udeležilo tudi vodstvo Luke Koper in številni občani. (foto: Mateja Dominko)



Takole so pred objektivi stopili vnuki in pravnuki Danila Petrinje. Avtorja kipa sta **Edo Ščuka** in **Peter Radovan**.

(foto: Sebastjan Šik)

čelu z njim začela razmišljati o izgradnji pristanišča v koprskem zalivu. Primož je tedaj kot direktor Uprave za melioracijo koprskega zaliva sredstva preusmeril v gradnjo prvih 135 metrov obale, skoraj na skrivaj, saj projekt izgradnje pristanišča v Kopru ni imel podpore tedanjih političnih oblasti, « je

pomen Petrinjine vloge opisal Udovič. Tudi pozneje, ko je postalo jasno, da pristanišče nujno potrebuje železniško povezavo, ni naletel na posluš tedanjih oblasti, zato je sprejel pogumno odločitev in Luka Koper je sama financirala izgradnjo prvega tira do Kopra.

Sonja Kranjec

## Kontejnerski terminal bogatejši za dve novi liniji

26. aprila 2018 smo na kontejnerskem terminalu privezali ladjo Contship Sun, ki je otvorila novi servis francoskega ladjarja **CMA CGM**. Tri ladje, vsaka s kapaciteto 1.000 TEU, bodo tedensko povezovale Koper s Pirejem (Grčija), Limassolom (Ciper),

Aleksandrijo (Egipt), Bejrutom (Libanon) in Mersinom (Turčija). Novi servis Adrimed dopolnjuje razvejano mrežo kontejnerskih ladijskih povezav, ki povezujejo koprsko pristanišče s Sredozemljem, preko Pireja pa bo mogoča navezava na ostale destinacije.

Tajvanski ladjar **Yang Ming** pa je nedavno vzpostavil nov tedenski kontejnerski servis med Koprom in sredozemskima lukama Pirej in Damietta. Obe veljata za pomembni zbirni pristanišči in odskočna deska za večino ostalih destinacij v Sredozemlju in Daljnem vzhodu. Yang Ming bo prevoze na relaciji Daljni vzhod nudil v sklopu kontejnerske povezave THE ALLIANCE v uvozni in izvozni smeri z dvema servisoma: Mediterranean Loop 1 in Mediterranean Loop 2. Preko Pireja in Damiette pa bodo kontejnerje do Kopra prevažali s servisom Adria Express (ADX). Prve kontejnerje ladjarja lahko pričakujemo v Kopru že maja.

Natančnejši pregled vseh ladijskih povezav najdete



Ladjar Yang Ming se po dveh letih vrača v Koper, tokrat s tedensko povezavo s »hub« pristanišči v Sredozemlju.

(foto: Tatjana Jazbec)

na »sailing listi«: <https://www.luka-kp.si/slo/ladijske-povezave/>

Rok Štemberger



Contship Sun je otvorila novi servis »Adrimed«. (foto: Rok Štemberger)

## Japonski trg si želi direktne povezave z Luko Koper

V okviru poslovne delegacije v Tokio, ki jo je med 15. in 19. aprilom organizirala Gospodarska zbornica Slovenije (GZS), je bila za japonske poslovne partnerje organizirana tudi delavnica »Slovenia – a Logistics Platform for Central and South Eastern Europe«. Dogodek je organiziralo Združenje za promet pri GZS v sodelovanju z Japan External Trade Organisation (JETRO) in SPIRIT Slovenija. Dogodka se je udeležilo precej predstavnikov japonskih podjetij in nekaj predstavnikov pristaniške skupnosti ter železniških in multimodalnih operaterjev.

V predstavitvi Luke Koper so bili izpostavljeni rekordni dosežki zadnjih let in načrtovane investicije ter možnosti, ki jih Luka Koper kot vstopna točka za trge srednje in vzhodne Evrope lahko ponudi japonskim podjetjem. Predstavila se je tudi Sekcija pristaniških špediterjev.

Smo pa pot v Tokio izkoristili tudi za obisk nekaterih ključnih japonskih strank. Pri vseh sogovornikih je bilo opaziti vedno boljše poznavanje transportne poti preko Luke Koper in veliko zanimanje za uporabo le-te. Večina jih je vseeno izrazila potrebo po direktnem kontejnerskem servisu med japonskimi pristanišči in Luko Koper, kar vidijo kot dodaten in pomemben korak k povečanju prometa.

Po uspešno organiziranih preteklih Luških dneh na Japonskem in lanskoletnem seminarju v Dusseldorfu, je bil tokratni dogodek namenjen dodatnemu utrjevanju vezi z japonskim tržiščem. Pretovor in prisotnost japonskih strank v Luko Koper iz leta v leto naraščata, kar potrjuje naše kakovostno delo in zanesljivost storitev. Uspešno sodelovanje z japonskimi



Luko Koper je polni dvorani japonskih poslovnih partnerjev predstavil Mitja Dujc.

poslovnimi partnerji bomo skupaj s pristaniško skupnostjo nedvomno nadgrajevali še naprej za vrsto tržnih aktivnosti. Prizadevamo si za še večjo prepoznavnost logistične poti preko Luke Koper in njenih prednosti za japonska podjetja.

Primož Benčič

## Bili smo na MED PORTS

Livorno je med 17. in 19. aprilom gostil 6. sejem in konferenco MED PORTS, ki sta tokrat prvič potekala v Italiji. Gre za največji letni mednarodni dogodek v Sredozemlju na katerem se srečajo predstavniki pristanišč, ladjarji, prevozniki, operaterji, logisti in ponudniki tehnologij ter skupaj pregledajo trende v panogi in na trgu ter izpostavijo najboljše prakse.

V fokusu letošnje konference so bila vprašanja povezana z vlogo sredozemskih pristanišč v globalni ekonomiji, s strategijami investiranja in tehnologij, večanjem konkurenčnosti v logističnih oskrbovalnih verigah in trajnostnem razvoju. Na dogodku je **Suzana Zornada Vrabec** iz Področja trženja sodelovala v okviru panela »Različni vidiki vodenja in upravljanja

pristanišč/ terminalov - Kaj se lahko naučimo v regiji?». Predstavila je Luko Koper in kako lahko mi prispevamo k boljši logistiki v EU. Predstavitev je požela veliko zanimanja in morda bomo v naslednjih letih podoben dogodek lahko gostili tudi pri nas.





# Poklicna gasilska enota Luke Koper bogatejša za dve novi gasilski vozili

Po nekaj letih pogovorov in utemeljitev so se tudi luškimi poklicnim gasilcem uresničile sanje. V prvih dneh letošnjega leta so v luške garaže pripeljali dve novi gasilski vozili: hitro tehnično vozilo in orodno vozilo za varstvo okolja. Vozili je izdelalo podjetje Euro GV iz Ilirske Bistrice, ki je bilo kot najugodnejše izbrano na javnem razpisu.

## HITRO TEHNIČNO VOZILO (HTV)

je namenjeno za posredovanje pri nudenju prve pomoči, za tehnično reševanje pri prometnih in delovnih nesrečah in za posredovanje pri manjših ekoloških nesrečah. Novo vozilo HTV je izdelano na podvozju z NDM do 3,5 tone proizvajalca Volkswagen Transporter s pogonom na vsa kolesa. Motor je dizelski, njegova moč 150 kW. Vozilo ima že v originalni izvedbi dva akumulatorja, enega za napajanje samega vozila, drugega pa za napajanje ostalih porabnikov v vozilu (notranja razsvetljava in razsvetljava okolice vozila). Posadka vozila sta dva gasilca. Potniški prostor je od tovornega prostora ločen s pregradno steno.



V luški gasilski garaži je po novem vedno pripravljeno tudi hitro varnostno vozilo.

Vozilo je opremljeno z veliko različnimi gasilsko-reševalnimi pripomočki:

**osebna varovalna oprema:** oprema za varovanje dihal, varovalna oprema za reševanje z višin in globin, oprema za delo z nevarnimi snovmi in druga oprema za varno delo z napravami, ki so v vozilu;

**oprema za manjša ekološka posredovanja:** oprema za absorpcijo tekočin (pivniki in praškasti absorbent), plinski detektor za merjenje več plinov hkrati;

**2 kompleta za reševanje iz globin in višin;**

**opozorilna signalizacija:** cestni stožci, bliskavice, trak za zavarovanje območja in triopane;

**elektrooprema:** elektroagregat, kabelski podaljški, ročno orodje, ročne svetilke in LED reflektor;

**oprema za nudenje prve pomoči:** nahrbtnik za nudenje prve pomoči, zajemalna nosila z oporo za glavo, vratne opornice in defibrilator.

## ORODNO VOZILO ZA VARSTVO OKOLJA (OVVO)

je namenjeno za posredovanje pri nesrečah z nevarno snovjo (puščanje plinov, iztekanje nevarnih snovi, nesreče z nevarnimi snovmi v prometu). Izdelano je na podvozju vozila Mercedes Benz Arocs, s pogonom na zadnji kolesni par. Posadka vozila sta dva gasilca.

Nadgradnja vozila je razdeljena na dva ločena dela. Prvi del nadgradnje zapira šest rolet, na vsaki strani po tri. Za



Novo luško gasilsko orodno vozilo za varstvo okolja z bogato nadgradnjo.

vsako roletu je prostor za opremo, ki jo uporabljajo gasilci pri svojih intervencijah. V vozilu je oprema za zavarovanje mesta intervencije, razno ročno orodje, oprema za prečrpavanje nevarnih snovi, oprema za dekontaminacijo, pnevmatski čepi in dvigovalne blazine, kemične zaščitne obleke in izolirni dihalni aparati. Zadnji del nadgradnje je zaprt z dvizžno ploščadjo.

V tovornem prostoru so trije transportni vozički, na katerih je različna gasilska oprema. Ti vozički služijo za čim hitrejši in lažji transport potrebne opreme do mesta intervencije. Vozilo ima poleg vse našete opreme vgrajen elektro agregat (20 kVA) in pnevmatski teleskopski stolp z dvema reflektorjema.

Poklicna gasilska enota Luka Koper ima v svojem voznem parku zdaj pet gasilskih vozil. VHT in OVVO bosta zagotovo pomagali, da bomo luški gasilci vse intervencije izpeljali še hitreje in strokovno.

Tekst in foto: Matej Ličan

# Adria Transport z novo lokomotivo



Novo lokomotivo so kristili za Katjo, sicer pa tudi vse ostale lokomotive nosijo imena trenutnih ali bivših zaposlenih sodelavk Adria Transporta. Slavnostnega dogodka so se udeležili predstavniki obeh lastnikov (uprava Luke Koper in GKB Graz) ter oba direktorja Adria Transporta in sodelavka Katja.

(foto: Mateja Clarici)

Železniški prevoznik Adria Transport, ki je v polovični lasti Luke Koper, d. d., je danes na pristaniških tleh krstil novo električno lokomotivo Siemens 193 tipa Vectron. Ti modeli lokomotiv ustrezajo najnovejšim evropskim standardom za vožnjo vlakov po evropskem železniškem omrežju. »Gre za prvo lokomotivo tipa Vectron, ki je registrirana v Sloveniji. Je večsistemska, saj omogoča prilagajanje vožnje glede na izvor napajanja. Ta se avtomatsko prilagodi sistemu napajanja države, po kateri vozi,« je povedal **Alen Kramberger**, direktor družbe Adria Transport. Poleg nove ima Adria Transport še pet lokomotiv, tri električne Siemens 1216 Taurus in dve dizelski Siemens 2016 Hercules.

Nova lokomotiva ima obratovalno dovoljenje za vožnjo po elektrificiranih

progah v Avstriji, na Hrvaškem, Madžarskem, v Nemčiji in Sloveniji. Adria Transport bo novo lokomotivo uporabljal na relaciji Madžarska - Hrvaška - Slovenija do mejnih postaj z Italijo. Opravljali pa bodo tudi prevoze na vseh elektrificiranih progah po Sloveniji.

Družbo Adria Transport sta leta 2005 ustanovila Luka Koper in avstrijsko podjetje GKB Graz, da bi izboljšala železniške povezave med koprskim pristaniščem in zalednimi trgi. Družba je bila prvi zasebni železniški prevoznik na slovenskih tleh, svojo dejavnost pa so razširili tudi na prevoze na druge destinacije. Danes imajo okoli 4% delež prevozov v Sloveniji, v letu 2017 so opravili skupaj 2.000 prevozov vlakov.

Mateja Clarici

## Kakšno bo pristanišče prihodnosti?

V Civitavecchi je 10. aprila potekal forum s naslovom Shaping the Port of the Future (Oblikovanje pristanišča prihodnosti), ki sta ga organizirala medija The MEDI Telegraph in On the MoS way.

Forum se je osredotočil na razvojne izzive pristanišč: pomorske avtoceste, industrija križarjenj in pametni urbani razvoj, pristanišča prihodnosti kot glavni akterji trajnostne in digitalne logistike ter uredba EU o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč. Dogodka so se udeležili predstavniki različnih evropskih pristanišč, raziskovalci in predstavniki akademske sfere, predstavniki evropskega združenja ESPO ter združenja MED Cruise, pa tudi odgovorni za razvoj pomorskih avtocest na nivoju Evropske unije.

O težavah s potniškimi ladjami je govoril predsednik pristaniške uprave

Benetke **Pino Musolino**. Izpostavil je, da Benetke masovno preplavljajo turisti, kar je zagotovo izziv za mestne oblasti, vendar je delež tistih, ki v mesto prihajajo s turističnimi ladjami, majhen. Po drugi strani pa samo pristanišče zagotavlja 4.500 delovnih mest v povezavi z industrijo križarjenj.

Luka Koper je na forumu sodelovala s predstavitev projekta CarEsmatic, ki je sofinanciran s strani Evropske unije in katerega cilj je večja uporaba pomorskih avtocest za prevoz avtomobilov na relaciji Barcelona – Koper. V Barceloni že poteka prilagajanje obstoječe železniške infrastrukture za potrebe tamkajšnjega avtomobilskega terminala, medtem ko smo v Kopru februarja letos prejeli okoljevarstveno soglasje za gradnjo novega ro-ro priveza v tretjem bazenu, tako da si obetamo začetek gradnje še v tekočem letu. Predstavili



smo tudi projekt izgradnje polnilnic za električna vozila na koprskem terminalu za avtomobile, ki je tik pred zaključkom. Nova naložba bo olajšala logistiko električnih vozil in s tem prispevala k povečevanju pretovora tovrstnih vozil.

Martina Gržančič  
Foto: Elen Twrcy

## Dnevi TEN-T v Ljubljani

Omrežje **TEN-T** (Trans-European Transport Network) je vseevropsko prometno omrežje. Gre za izhodišče evropske prometne politike, cilj katere je izgradnja in vzpostavitev omrežja železnic, cest, pristanišč, multimodalnih terminalov, plovni poti (morskih in rečnih) ter ostale prometne infrastrukture, ki bo izboljšala evropsko geografsko in ekonomsko povezanost. Slovenija je pomembno prometno vozlišče in je v jedrno omrežje vključena preko dveh TEN-T koridorjev: Baltsko-jadranskega ter Sredozemskega koridorja. Poudariti velja, da je koprsko pristanišče v omrežje vključeno kot jedrno pristanišče na obeh koridorjih.

Generalni direktorat evropske komisije za mobilnost in promet zato vsako leto organizira mednarodno konferenco z naslovom **DNEVI TEN-T (Ten-T Days)**, kjer udeleženci iz držav članic predstavijo svoje projekte na področju evropske prometne povezanosti. Gre za pomemben dogodek, ki ponuja številne možnosti seznanjanja z najnovejšimi trendi v transportu. Konferenca je letos potekala med 25. in 27. aprilom v Ljubljani, udeležili pa so se je mnogi odločevalci s področja prometa. Sodelovalo je preko 2.300 udeležencev; od predstavnikov ministrstev, pristaniških uprav in upravjalcev javne železniške infrastrukture do promotorjev projektov, finančnih institucij, zasebnih vlagateljev ter ostale zainteresirane javnosti. Pomembna dodana vrednost dogodka je priložnost za predstavnike gospodarstva, start-up podjetij in lokalnih skupnosti, da se na enem mestu srečujejo in s predstavniki EU

pogovarjajo o izzivih izvajanja projektov in prihodnjih načrtih. Hkrati spoznavajo mehanizme za financiranje projektov s področja prometa in transporta, predvsem v luči nove evropske finančne perspektive 2021–2027 oziroma prioritet prihodnjih razpisov. Glavni vzvod za sofinanciranje izgradnje evropskih jedrnih koridorjev je **Instrument za povezovanje Evrope (CEF - Connecting Europe Facility)**.

Na konferenci smo slišali tudi formalne predstavitve glede napredovanja investicij vzdolž obeh jedrnih koridorjev, v neformalnih pogovorih pa smo izvedeli tudi veliko o načrtih in projektih sredozemskih pristanišč. Članice združenja NAPA so v okviru konference organizirale tehnični sestanek in se dogovorile za skupni nastop glede oblikovanja nove evropske finančne perspektive. Članice NAPA si bodo prizadevale za nudenje podpore pristanišču Reka za njihovo vključitev v Baltsko-jadranski koridor, zavzemale pa se bodo tudi za odprtje projektov na prioriteti Pomorske avtoceste neevropskim sredozemskim državam, s katerimi imamo vsa severnojadranska pristanišča pomembne vezi.

Vzporedno s konferenco je potekala tudi razstava in predstavitev projektov, deležnih sofinanciranja iz programa CEF. Luka Koper je sodelovala pri predstavi štirih projektov, FRESH FOOD CORRIDORS, CARESMATIC, NAPA4CORE in GAINN4MOS, pri prvih treh smo vodilni partner. Obiskovalce smo seznanili s potekom posameznih projektnih aktivnosti in razvojnih izzivih koprškega pristanišča.



Iz področja strateškega razvoja smo se dogodka udeležili **Maša Čertalič**, **Roberto Richter** (skrajno desno), **Martina Gržančič** in **Jure Mirnik** (nista na fotografiji).

Foto: Jure Mirnik

Dnevi TEN-T so bili odlična priložnost tudi za srečanje partnerjev iz projekta ADRIPASS (program ADRIION), v katerem sodeluje Luka Koper. Predstavili smo načrte za nadaljnji razvoj pilotnih aktivnosti: analiza ozkih grl na odsekih koridorja TEN-T v regiji ADRIION; preskušanje IKT rešitev za racionalizacijo tovornega prometa v pristaniščih ADRIION, določitev standardov, ki se lahko prenesejo na vmesnike EDI ter vzpostavitev trajnega večstopenjskega in multidisciplinarnega transnacionalnega sodelovanja.



S sofinanciranjem Evropske unije  
Instrument za povezovanje Evrope



# Zunanja presoja sistema vodenja kakovosti 2018

Slovenski inštitut za kakovost (SIQ) je v Luki Koper 18. in 19. aprila izvedel redno zunanjo presojo integriranega sistema vodenja kakovosti – za nekatere standarde (9001:2015, ISO 14001:2015). Izvajala se je obnovitvena presoja, kar pomeni, da je bil pregled nekoliko obsežnejši in bolj temeljit, za standarda ISO 22000:2005 in BS OHSAS 18001:2007 pa je potekala kontrolna presoja. V družbi Luka Koper INPO so presojevalci preverili skladnost sistema s standardi kakovosti ISO 9001:2015 in ISO 14001:2015, v družbi Adria Terminali pa skladnost sistema kakovosti ISO 9001:2015.

V matični družbi so presojevalci pregledali delovanje sistema vodenja v okviru procesov: strateškega in letnega načrtovanja, zagotavljanja in razvoja kadrov, trženja in prodaje storitev, varovanja okolja, varovanja morja, varnost in



Foto: Tatjana Jazbec

zdravje pri delu, tehnološkega razvoja, vzdrževanja objektov in pristaniške infrastrukture ter izvajanja pristaniških storitev v PC Kontejnerski terminal, PC Terminal razsuti in tekoči tovori ter PC generalni tovori.

Letošnja presoja je bila v marsičem podobna prejšnjim. Presojevalci so preverjali skladnost našega sistema vodenja s kar štirimi veljavnimi standardi. V prejšnjem letu smo obeležili 20-letnico uporabe standarda ISO 9001 in pridobitve prvega certifikata. Prva zunanja presoja je bila namreč

izvedena že leta 1997. Preteklo leto je bilo prelomno tudi z drugega vidika, saj smo izvedli prehod na novo izdajo standardov ISO 9001:2015 in 14001:2015.

Videti je, kot da je vsakoletno zunanje preverjanje rutinski proces, pa v bistvu ni. Nanj se vsako leto zelo dobro pripravimo. Na koncu prejmemo s strani SIQ zaključno poročilo, v katerem so podane neskladnosti in priporočila. In kaj je rezultat letošnje presoje? Presojevalci so ugotovili, da je naše poslovanje skladno z zahtevami navedenih

standardov, vendar so ob tem ugotovili določena odstopanja, ki so jih zapisali kot neskladnosti. Zabeležili so sicer vsega skupaj le štiri, dve neskladnosti smo že odpravili, drugi dve pa bomo rešili skupaj s priporočili, ki jih bomo prejeli skupaj s celotnim poročilom.

Vsem udeležencem zunanje presoje se sodelavci PURPP, oddelka za kakovost in organizacijo zahvaljujemo za sodelovanje in trud, ki ga vsakodnevno vlagate v kakovost in odličnost poslovanja naše družbe.

Metka Sušec Praček

## Polnilnice za okolju prijazen tovor: e-vozila

V aprilu se je zaključila postavitve treh polnilnih postaj za električna vozila (e-vozila). Polnilne postaje smo namestili v pritličje garažne hiše na avtomobilskem terminalu. V notranjosti pristanišča je to prvi sklop izgradnje polnilnega omrežja, ki bo namenjen pretovoru e-vozil.

Na zunanjem parkirišču pred upravno zgradbo sta že postavljeni dve polnilni postaji, ki sta namenjeni zaposlenim in našim strankam oz. poslovnim partnerjem.

Polnilne postaje omogočajo polnjenje šestih vozil naenkrat. Polnjenje je

trifazno s priključkom TIP2, ki je najbolj pogosta oblika priključka za električne polnilnice po Evropi. Dodatno smo naročili tudi razdelilnike – adapterje, ki omogočajo prilagoditev priključka TIP2 (EVROPA) na TIP1 (ZDA) ali na GB (Kitajska). Tako bomo lahko pretovarjali različne blagovne znamke vozil, ki

imajo različne priključke za polnitev.

V prvi fazi so bili izdelani izvedbeni projekti, na podlagi dokumentacije pa so bile nato postavljene e-polnilne postaje španskega proizvajalca. Izgradnja je potekala hitro in kvalitetno, za kar gre zahvala elektrogradbeni ekipi iz naše hčerinske družbe INPO, ki je dela izvedla profesionalno in s polno delovno vneto. S tem imamo zagotovljeno tudi lokalno vzdrževanje dobavljene opreme.

Postavitve polnilnic v pritličju garažne hiše je 50% sofinancirana iz sredstev Evropske Unije v okviru projekta CarEsmatic, ki sodi pod okrilje programa CEF-Instrument za povezovanje Evrope. Projekt izgradnje smo vodili **Goran Matešić** iz Področja varovanja zdravja, ekologije ter **Pavel Frank** iz INPA in **Gašper Eržen** iz Področja investicij.

Gašper Eržen



Na treh polnilnih postajah za e-vozila v pritličju garažne hiše lahko polnimo šest vozil naenkrat; do postaj vodijo na novo izrisane cestne oznake. Polnilne postaje omogočajo polnjenje različnih blagovnih znamk vozil, ki imajo različne priključke za polnitev.

## Ladje z zanimivo preteklostjo

Vsak od nas ima svojo zgodbo, od kod prihajamo, kam gremo. Enako velja za ladje, nekatere so pozitivne, druge ne, se pa tudi marsikatera slaba zgodba zaključi s srečnim koncem.

Novembra 2011 je ladja Cafer Dede plula med turškim pristaniščem Izmir do italijanskega Salerna. Med grškimi otoki pa je nenadoma skrenila s poti in trčila v skalnato obalo otoka Syros. Med trkom je bilo na ladji približno 800 kontejnerjev. Na srečo je bila ladja zgrajena po standardih za plovbo po ledu, zato jo je dno ladje odneslo brez večjih poškodb in ni bilo nevarnosti za izliv goriva. Da so ladjo lahko splovili, so morali iz palub izkrcati kontejnerje s pomočjo posebnega dvigala na splavu. Vzrok nesreče do danes ostaja neznan, saj je bilo v času dogodka morje mirno, vidljivost pa odlična.



Cafer Dede je leta 2011 nasedla na grško obalo, ampak tudi to se pač lahko zgodi.

Neobremenjena s svojo preteklostjo je konec aprila Cafer Dede prišla k nam in pritegnila pozornost s svojo zgodbo. Čisto običajno je odložila tovor, sprejela novega in tiho odšla naprej

na pot. Želimo ji mirno plovbo in da je bila nesreča edina do konca njenega življenja.

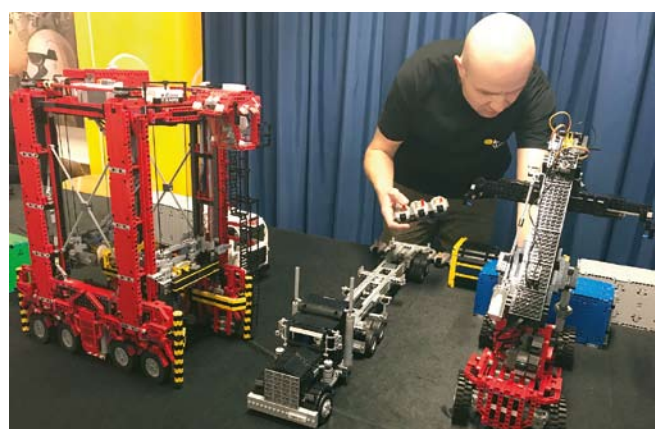
Kristijan Bračun

## Luška mehanizacija navdušila tudi 20. Kockefest

Kako atraktivna so lahko luška mehanizacija in pretovorni procesi, se je pokazalo tudi na festivalu najbolj priljubljenih plastičnih barvitih kock na svetu – Kockefestu v Ljubljani. Navdušenci zlaganja najrazličnejših kombinacij kock so priredili zanimivo razstavo struktur iz tisočev

in tisočev kock, kjer smo pričakovali marsikaj, ne pa tudi ...

Med mesti, vrtovi, vozili, letali in številnimi drugimi razstavljenimi stvaritvami nas je najbolj očaral razstavni prostor, ki je tudi sicer beležil dolge vrste in občudovanje obiskovalcev. Transtajner,



manipulator, kontejnerji in številne vrste kamionov so se vozili po mizi in pretovarjali kontejnerčke. Sestavljalce smo vprašali ali gre za serijsko, torej že vnaprej sestavljen in pakiran komplet kock z načrtom za izdelavo: »Ne, teh strojev svetovno znani proizvajalec kock ne izdeluje, načrtov ni. Naša strast je, da po ogledu strojev

in vozil v naravi ali po slikah, naredimo delujoče modele iz kock. Ki seveda kar najbolje funkcionirajo kot pravi stroji.« Torej ste delali po sliki? »Ne, je šlo v živo. Sam sem voznik tovornjaka in sem v luki že bil, zato sem vse to videl od blizu in se ogrel na prvi pogled,« je z žarom v očeh še dodal eden od ustvarjalcev.

Tekst in foto: Mateja Dominko



Bojan nam je poslal simpatično fotko s pripisom: "Prihod ladje na živinski terminal, kjer jo že čakata dva privezovalca." Foto: Bojan Cerovac



Čuvaja luke imata pod nadzorom tudi tretji bazen, kjer ju je z ankaranske strani. Foto: Suzana Vižintin



# Bistveno boljše je delati v luki, kot pa na ladji

Pirančan, ki je imel pomorsko šolo v bližini in se mu je zdel poklic pomorščaka zanimiv, ni niti za hip podvomil, da bi se vpisal na šolanje kam drugam. Tjaž Cedilnik je v svoji pomorski karieri napredoval do prvega častnika krova, nato pa se zaposlil v Luki Koper.

LEPO STE GRADILI SVOJO KARIERO, ZAKAJ NISTE ŠE NAPREJ VZTRAJALI?

Pomorščak neha pluti iz treh vzrokov: ali se naveliča ali se skrega ali pa dobi ultimat. Ali pa vse skupaj. Plul sem pet let, nehal sem leta 2000. Videl sem razpis za disponenta na terminalu za sipke tovore v Luki Koper in se prijavil. Želel sem si urediti življenje na kopnem.

GOTOVO SO VAM TISTE IZKUŠNJE PRAV PRIŠLE?

Delo pomorščaka ni lahko, je pa vsega spoštovanja vredno. Pomeni dobro izhodišče in je odlična življenjska šola. Izkušnje na ladji so zelo pomembne, so dodana vrednost. Tako lahko oceniš drugo stran, lahko predvidiš, kaj se lahko zgodi, kaj so zahteve in pričakovanja ladjarja.

znanja, pa tudi vestnosti, tako da sem hitro napredoval. Vkrcal sem se na Cielo di Vancouver kot 3. častnik, na naslednjem potovanju že kot 2. častnik.

JE VELIKA RAZLIKA MED DELOM ENEGA IN DRUGEGA?

Kot 3. častnik skrbiš za pripravo papirjev za prihod in odhod ladje, popis posadke, popis imetja posadke, manifeste, za rešilne čolne in drugo varovalno opremo. 2. častnik skrbi za ladijske publikacije, za popravilo pomorskih kart in zarisovanje poti ter za zdravstvo na ladji, tako da mora imeti tudi ta znanja. Seveda vse to počne v dogovoru s poveljnikom. Uspel sem napredovati do 1. častnika krova. Ta skrbi v dogovoru s poveljnikom in tehničnim oddelkom za vzdrževanje

SO VAM OSTALI V SPOMINU KAKŠNI POSEBNI DOGODKI?

Veliko. Ko smo se v 3. letniku vračali domov mimo lepega otoka Madeira, je kolega padel v morje. Morali smo obrniti ladjo in ga po eni uri manevriranja rešili živega in premočenega. Nato smo imeli na ladijski krmi piknik (smeh). Nepozabna je bila tudi vožnja v New Orleans. Pluli smo na pilotsko postajo, pripravljali smo stopnice, potem pa je vodja krova – nostromo – padel s krova. Tudi njega smo uspeli rešiti po eni uri, vendar se je že mračilo, tako da je bilo reševanje kar zahtevno. Sicer pa na ladji doživljaš razne dogodivščine kar naprej. Zgodil se nam je tudi trk s hrvaško ladjo v Panamskem prekopu, ki pa smo ga zaradi njihove odlične organiziranosti za te primere hitro in lepo rešili.

ZDAJ SO RAZMERE ZA DELO POMORŠČAKOV PRECEJ DRUGAČNE?

Na ladji imaš nasploh več odgovornosti, odločitve so samostojne, sploh v časih, ko ni bilo tako razvejane komunikacije, kot jo imamo danes. Zato pa je tempo veliko hitrejši in tako so izkušnje poveljnika vedno veliko pomenile. Ladja in tovor imata veliko vrednost, vremenske razmere so velikokrat neizprosne, vsaka napaka lahko veliko stane in se kaznuje. Pomorci so dobili poleg svojega dela veliko birokratskega dela, ogromno je standardov, priročnikov, formularjev. Posadke pa so zaradi nižanja stroškov oklestili in tako je zdaj od prejšnje posadke 25 ljudi na istih ladjah ostalo po 13 ljudi in vsi morajo delati vse. Posadke so tudi manj homogene, tu so Evropejci, Filipinci, komunikacijske prepreke, drugačna mentaliteta.

TOREJ POMORŠČAKI NISO VEČ TISTO, KAR SO BILI, IN NIMAJO DEKLETA V VSAKI LUKI?

To je stereotip, tega ni. Vidiš precej sveta, a postanki niso več dolgi, terminali so izven mest. Res je, da nimaš nič položnic in stroškov. Ampak na ladji moraš odločitev sprejeti sam, v luki pa preverimo situacijo iz več zornih kotov. Bistveno boljše je delati v Luki Koper, kot pa na ladji.

Sonja Kranjec



KAKO SE JE TOREJ ODVIJALA VAŠA POMORSKA »AVANTURA«?

Po 3. letniku srednje šole sem imel prakso na ladji Arosia, ki je plula na liniji Koper – Vancouver. Spoznal sem delo na krovu, vzdrževalna dela, kako se pravilno vrši vkrcanje, privez, odvez, dokumentacija. S prvim častnikom sem bil »na straži«. Tako sem spoznaval njegovo delo. Po enem letu, na koncu 4. letnika, sem lahko pristopil k izpitu za častnika krova. Nato sem se vpisal na višjo šolo. Da sem lahko začel svojo kariero častnika, sem imel nekaj sreče,

ladje in ladijske opreme, za vkrcanje in izkrcanje tovara, za stabilnost ladje. Po dveh letih plovbe lahko pristopiš h kapitanskemu izpitu.

STE PLULI NA (TEDAJ ŠE) DOMAČIH LADJAH?

Plul sem med drugim tudi na dveh ladjah Splošne plovbe. Po svetu smo imeli odprta vrata, povsod so nas pozdravljali. Pomorščaki Splošne plovbe so bili predani podjetju in gojili so korektno odnose. Naši kadri so bili dobri trgovci in znali so se sporazumevati.

# Zdravje in zadovoljstvo otrok, najlepša nagrada za donacijo

Mladinsko zdravilišče in letovišče Debeli rtič deluje pod okriljem Rdečega križa in je ustanova s plemenitim poslanstvom. Ob obali urejen kompleks že več kot šest desetletij na letovanja sprejema otroke, mladostnike, družine in starostnike iz socialno ogroženih okolij. S praktičnimi zdraviliškimi programi pa skrbijo tudi za tisto, kar je v življenju največ vredno - zdravje.

Zdravilišče in letovišče se nahaja v bližini koprškega pristanišča in tudi zato je

Luka Koper že večkrat prisluhnila njegovim potrebam. Največjo finančno podporo je Debelemu rtiču namenila leta 2008 za preno in posodobitev zdravilišča in si prislužila donatorsko zvezdo, ki jo Rdeči križ podeljuje najzaslužnejšim donatorjem.

Luka Koper je zdravilišču donirala sredstva tudi za njihovo zadnjo pridobitev, izgradnjo 200 m<sup>2</sup> velike multifunkcijske dvorane, ki bo v služila treningom, vajam, prireditvam in raznim drugim dejavnostim, ki za



svoje izvajanje potrebujejo urejene zaprte prostore. Novo dvorano so uredili v zastarelem bazenskem

kompleksu, slavnostno otvoritev nove dvorane Bor 2 pa so pripravili 19. aprila.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

## Več kot 260 dobrih idej

Sklad Živeti s pristaniščem je za letos zaprl svoja vrata. Kljub temu, da smo razpis objavili kasneje kot običajno (od 12. do 30. aprila), smo prejeli več kot 260 prijav. Največ jih je s področja športa in kulture, nekaj dobrih idej pa je prispelo tudi

s področja humanitarne dela in izobraževanja. Prijave bomo v naslednjih tednih pregledali in ocenili v skladu z razpisnimi pogoji in merili. Končni izbor in višino sredstev pa bo morala nato potrditi še uprava družbe. Rezultate bomo objavili



**SKLAD**  
**Živeti s pristaniščem**  
**LUKA KOPER, d. d.**

na spletni strani Živeti s pristaniščem predvidoma v

začetku junija.  
Mateja Clarici

## Luka kot turistična atrakcija

Čeprav pristanišče spada med industrijske komplekse, se po svoji dejavnosti krepko razlikuje od klasičnih proizvodnih obratov. Podobe pomolov, obal, orjaška dvigala, posebni stroji, velike ladje in dolge vrste skladiščnih hal so krajinska značilnost tega raznolikega prostora. Mnoge pogled nanj privlači. Nekateri si ga ogledujejo le od zunaj, mnogi pa izkoristijo možnost, da si pristaniški prostor znotraj luških ograj pod strokovnim vodstvom ogledajo bodisi v maju na Pristaniškem dnevu, ali pa organizirano, z avtobusom skozi vse leto.

V preteklem letu smo na strokovni ogled popeljali skoraj 400 organiziranih skupin oziroma 12 tisoč obiskovalcev. Največ (71 %) je bilo šolskih otrok in mladine, med obiskovalci pa so bili tudi upokojnici, društva, podjetja, organizacije in nenazadnje tudi turisti. Glede na strukturo obiskovalcev največji obisk beležimo pred poletnimi šolskimi počitnicami in v jesenskih mesecih. Za strokovne ogled pristanišča že deset let skrbijo člani Kluba luških upokojencev Luke Koper.

Najbolj hvaležni obiskovalci pristanišča so otroci, ki s široko odprtimi očmi

opazijo še najmanjše podrobnosti. Svoje vtise po ogledu luke večkrat upodobijo v sliki in besedi. Po obisku otrok, ki so med počitnicami ostali v domačem kraju in jih je na ogled pripeljala neprofitna organizacija Večgeneracijski center Morje, smo ob pisanih risbah lahko prebrali:

**Fedor**, 6,5 let

Na ogledu Luke Koper je bilo zelo lepo. Viktor je povedal, da iz kovine, ki pride v Luko Koper, nastane letalo. Videli smo veliko goro iz kovin. Na njej je bil bager. Bilo je veliko novih avtov. Te avte odpeljejo v avto salon.

**Tadej**, 10 let

Vsak drugi petek pridejo majhne ladje. V Luko morejo paziti, da ne onesnažujejo vode. Če bodo onesnažili vodo, bodo vse živali umrle. Najlepše je bilo, ko smo videli goro železove rude.

**Lan**, 6 let

Najlepše mi je bilo, ko so nalagali kontejnerje na ladjo. Videli smo vlak. Zelo zanimiv je bil bager. Videli smo veliko avtov; nekatere so vozili ven iz ladje. Videli smo tudi našo slovensko vojaško barko.



Nekoliko poseben je bil tudi obisk 24. aprila. Gostili smo ravnatelje in ravnateljice srednjih strojnih šol ter srednješolskih centrov, v katerih delujejo strojne šole ter predstavnike slovenskega Centra za poklicno izobraževanje. Tega dne so se namreč mudili na Srednji tehniški šoli v Kopru na 25. srečanju strojnih šol Slovenije. V pristanišču jih je sprejel predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**, ki je poudaril pomen tehniške izobrazbe ter ravnateljem zaželel, da naj tudi v prihodnje nadaljujejo s svojim uspešnim delom. Obisk je skupina zaključila z ogledom pristanišča.

Foto: Sebastjan Šik

**Erik**, 5 let

Najlepša so mi bila dvigala. Videli smo še barko, hladilnico, avte, vlake. Šli smo z avtobusom in z nami je bil Viktor. Bil je zelo zabaven in je veliko govoril.

Tatjana Jazbec



# Močne moške roke so pletle jeklene niti

Nekdanje skladišče orodja z bivšo paletarno vred je terminal za generalne tovore predal v uporabo gasilcem. Ko so prostor izpraznili, je v njem ostala na prvi pogled nenavadna naprava, ki pa je bila še nekaj let nazaj nepogrešljiva za pletenje jeklenic. Te so potrebovali za vpenjanje in dviganje raznega tovora.

Nazadnje je z njo delal sedaj že upokojeni luški delavec **Đuro Radujko**. Da to nekdanje luško delo ne bi utonilo v pozabo, smo ga prosili, da nam postopek pletenja prikaže. Pove, da so pretovarjali veliko tovora

v zaščitnih mrežah, t. i. bragah: »Velike so bile 10 x 8 ali 10 x 12 metrov. Ladja se je privezala ob obalo, tovor pa smo morali spraviti iz nje približno dva metra stran. Edini način je bil, da smo ga spravili v brage, da

ne bi padel v morje. Saj se je kdaj tudi zgodilo, da je kaj popadalo v morje, brez teh mrež pa bi ga še dosti več. Brage smo morali pritrditi na jeklenice, s katerimi smo jih potegnili na kopno. Pretovarjali smo razno blago, kavčuk, meso, sadje, tudi kontejnerje in sipko blago v vrečah. Tovor v bragah je bil težak tudi po več ton.

V praksi je izgledalo takole: šef je naročil, naj izdelamo jeklenice premera od 8 do 36 milimetrov, pač za različno težke tovore, pri čemer je bila ena zajla navadno dolga 12 metrov. Za hlodovino smo potrebovali najdebelejše zajle. Na koncu zajle smo morali narediti zanko, s katero smo vpeli tovor oz. brago.

zajlo sta delala dva moža štiri do šest ur in imeli smo normo, saj je bilo potrebno splesti veliko zajl.«

Đuro se spomni, da so se nekega dne odločili, da bodo jeklenice kupili v Italiji. Pa se je v eni izmeni razpletlo vseh deset nabavljenih. Luške se niso nikoli razpletle, nam pove Đuro. Vendar je razvoj vseeno prinesel svoje, tako da danes uporabljajo predvsem verige in trakove ter redkeje strojno pletene močnejše in debelejšje jeklenice, takšne, ki jih človeška roka ne bi mogla splesti.

Đuro je svoje delo vestno opravljal vse do upokojitve leta 2010, polnih 16 let. Po vseh teh letih mu ni bilo



Eden od začetnih korakov je vezanje zanke na koncu zajle, da se ta ne bi takoj razpletla. Zelo pomembna je tudi priprava, najprej se vse izmeri in označi. Začetek pletenja mora biti pravilen, saj si morajo jeklene niti natančno slediti od prve do zadnje, sicer bi se zajle pod težo tovora razpletle.



Naprava s škripcem in močnim primežem je bila odličen pripomoček za pletenje jeklenic. Nanjo so pritrdili zajlo, da so jo lahko pletli. Pri vpletanju so morali namreč z vso silo razpreti jeklene niti, da so vanje lahko potisnili dodatne niti.



Jeklene niti je bilo potrebno v višino petkrat oviti, da se ne bi ob obremenitvi razpletle. Morajo se tudi lepo usesti, zato je Đuro vsako posebej potolkel navzdol. Zajlo je potrebno splesti še do konca vseh niti in postopek je končan. To na videz preprosto, a posebno delo, je bilo težko, zelo naporno. Veliko moči je moral imeti mož, da je lahko prepletal te jeklene niti, ki absolutno niso smele popustiti. Drugi podoben način je bilo pletenje jeklenic s ščitnikom zajle. Takšna zajla je ob pravilni uporabi trajala še več časa.

Nismo imeli nobenega usposabljanja, to spretnost nam je zaupal nekdanji sodelavec iz piranske ladjedelnice. Sicer so enak postopek pletenja jeklenic uporabljali po vseh lukah po svetu. Drugega načina ni bilo, jeklenice pa smo nujno potrebovali. V delavnici so bile kar tri mize za pripravo dela in trije veliki primeži. Eno

težko priti v luko, da bi nam kot najbrž še edini večči poznavalec tega opravila prikazal, kako so delavci s srcem in predanostjo delali nekoč. Še zadnjič, preden bodo to napravo za pletenje jeklenic spravili, upamo, da v bodoči luški center za obiskovalce.

Sonja Kranjec



# PRISTANIŠKI DAN 2018

## Pokukajte v pristanišče in domov odnesite za celo ladjo doživetij

V soboto, 19. maja 2018 bo Koper utripal v pristaniškem ritmu. Rdeča nit že 12. Pristaniškega dne bodo ladje, saj letos obeležujemo 60 let od prihoda prve čezoceanske ladje v koprsko pristanišče. Glavna atrakcija bo kot vsako leto - naša luka!

### Brezplačni vodeni ogledi pristanišča za posameznike, družine, pare, prijatelje in vse ostale 😊

Vodiči bodo obiskovalce cel dan vozili na brezplačne vodene ogled po pristanišču, izhodišče je Ukmarjev trg v Kopru. Možnosti ogledov bo več: z avtobusom, po morju z eno od turističnih ladij, z vlakcem, s kolesom\*, na pohodu\*, kolegi s kontejnerskega terminala pa bodo priredili poseben ogled terminala\* z izkrcanjem na terenu.

**POZOR!** Za označene ogledе (\*) je nujna predhodna rezervacija, če so mesta v skupini še na voljo. Za vse ostale rezervacij in prijav ni.

### Zanimiv in pester spremljevalni program za otroke in odrasle

Lokacija: Ukmarjev trg, Koper

9.40 Člani Pihalnega orkestra Koper s koprskimi mažoretkami otvorijo pristaniški praznik

10.00 Botra dogodka gospa Vesna Vlajki preda sporočilo v steklenici

10.15 Ulična gledališka predstava za otroke

13.00 Ulična gledališka predstava za male in velike

16.30 Ulična gledališka predstava za male in velike

Od 9h do 17h

- brezplačni vodeni ogledi pristanišča
- predstavitev Finančnega urada Republike Slovenije (»carina«), Policije, Urada Republike Slovenije za pomorstvo (»kapitanija«) in Fakultete za pomorstvo in promet Portorož,
- pristaniški poligon za mlajše otroke in njihove starše (simbolično darilce dobijo otroci, ki jih prijavite preko informativne e-prijave),
- ustvarjalna delavnica za otroke,
- poslikave obraza,

- zanimivi eksperimenti,
- zabavno fotografiranje in spominska fotka z dogodka,
- interaktivna izkušnja pred kamero,
- dobra glasba in vklopi v program z Radiem Koper,
- ob koncu obiska v »pristaniškem mestu« lahko domov pošljete še luško priložnostno razglednico.

Od 11h do 15h

Letos bosta premierno z nami Ferfud kamionček, s katere bo ekipa kuharjev ponujala slastne grizljaje, letošnja tema je žar! Za žejne se bo pripeljal TANKR, kombi z različnimi vrstami piva slovenskih pivovarjev, sladko piko na i bo dodal Sweet Point. Čez cesto bo še Super pšanc z okusnimi piščančjimi dobrotami.

Na sosednjem trgu pa zumba, ples in zdrava prehrana. Poleg živahnega pristaniškega dogajanja na Ukmarjevem trgu bo zanimivo tudi na trgu ob kapitaniji. Za to bodo poskrbeli organizatorji Dneva zdravja, ki pripravljajo zanimiv program.

Pristaniški dan bomo izvedli v vsakem vremenu.

**Dobrodošli!**



# PRISTANIŠKI DAN

sobota, 19. maj 2018, Ukmarjev trg, Koper

Doživite pristanišče na prav poseben način, udeležite se brezplačnih vodenih ogledov! Več o dogajanju in bogatem spremljevalnem programu na [www.zivetispristaniscem.si](http://www.zivetispristaniscem.si)

