

LUŠŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Tomaž Primožič/FPA

Pričetek
gradnje
novega
vhoda

Poslovanje
v
prvem
polletju

Prva
pametna
nakladnica

Poletje
na
Obali
z Luko
Koper

Novi tovorni vhod

Večja pretočnost, hitrejši obrat tovora

Prav te dni so po pripravi na gradnjo in uvedbi v delo zabrnjeni stroji na delovišču, kjer bomo predvidoma marca naslednje leto odprli nov luški vhod za tovorni promet. Nova vstopna točka bo izboljšala prometne razmere v pristanišču in zmanjšala število tovornjakov ob mestnem jedru.

Pretovor v koprskem pristanišču se je v zadnjih trinajstih letih skoraj podvojil in v letu 2017 že presegal 23 milijonov ton. Približno 40 % tovora prihaja ali zapušča pristanišče s tovornjaki, in sicer čez edini kamionski vhod, ki je bil zgrajen že leta 1981 in s štirih na šest pasov razširjen v letu 2016. Kljub relativno visokemu deležu blaga, potujočega po železnici, se je z leti povečeval tudi kamionski promet. Na povprečen delavnik tako v pristanišče zapelje okrog 1.000 tovornjakov, ki razvažajo tovor do terminalov, veliko je tudi gradbenih,



Foto: Tatjana Jazbec

servisnih in dostavnih tovornjakov.

Novi, t. i. Srminski vhod je bil že leta 2011 vključen v Državni prostorski načrt pristanišča. Po letih zapletov zaradi lastništva parcel so se letos avgusta končno začela gradbena dela, zaključek

pa je predviden v marcu 2019. Naložbo, vredno 4,15 milijona evrov, bo krila Luka Koper, investicija pa bo obsegala:

- izgradnjo 450 metrov dolge štiripasovne navezave,
- izgradnjo nadstrešnic ter
- ploščad, na kateri bodo objekti za carino in varnostno službo.

Glede na lokacijo bo novi vhod deloval predvsem kot vstopna točka za 2. pomol, kjer so koncentrirani sipki in generalni tovari ter velike skladiščne površine za avtomobile. Skrajšale se bodo poti in s tem čas vožnje do terminalov, bistveno manj bo križanj med tovornjaki, vlaki in ostalo mehanizacijo, kar bo izboljšalo interno logistiko in produktivnost pristanišča. Ko bo zgrajen, bo na novi vhod preusmerjenih približno 40 % vseh tovornjakov, na obstoječem pa bodo prevladovali tovornjaki s kontejnerji in hitro pokvarljivim tovorom.

Rok Štemberger
Sebastjan Šik



Danes še edini luški vhod kmalu dobi "okrepitev".

Foto: Mateja Dominko



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 Pozenel


Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1800 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Zadovoljni s
predlaganimi
rešitvami ali ne,
poti nazaj ni.



Foto: Tomaž Primožič/FPA

Jesen bo v znamenju naložbenega preporoda

Čeprav je Luški glasnik avgusta počival, to še ne pomeni, da smo v redakciji mirovali. Pripravili smo vrsto zanimivih člankov in novic, med katerimi velja posebej izpostaviti začetek gradnje novega kamionskega vhoda. Ta je postal simbol novega začetka, investicijskega preporoda, nadaljevanje strateških projektov. Zdi se, da bo letošnja jesen bolj pomlad v smislu novih naložb, začeni s Srminskim vhodom, pripravami na gradnjo garažne hiše, podaljšanjem prvega pomola. Večino teh projektov imamo že leta v planu, pa se je venomer kje zataknilo. Slaba tolažba sicer je, da tudi v nekaterih drugih pomembnih pristaniščih ne gre gladko, čeprav imamo občutek, da je samo pri nas vse narobe. V Hamburgu so namreč kar petnajst let čakali na dovoljenje za poglobljanje reke Labe in ga dobili šele po dolgotrajni sodni bitki z okoljskimi organizacijami, ki so projektu nasprotovale. V praksi je to pomenilo drage logistične zastoje, saj polno natovorjene kontejnerske ladje v času oseke niso mogle izpluti. Tudi v bližnjem Trstu ne gre ravno vse po načrtih. Podaljšanje sedmega pomola za kontejnerje so napovedovali že za letos jeseni, vendar so začetek del premaknili na prvi semester prihodnjega leta. Tudi oni še nimajo vseh potrebnih dovoljenj. Skratka, vsi imamo svoje probleme in specifikke.“

Poleg zagona razvojnih projektov se v Kopru ukvarjamo s čisto eksistencialnimi težavami, kje dobiti dodatne parcele za skladiščenje vozil. Pretovor te blagovne skupine letos najhitreje narašča, s 17-odstotno rastjo. Napovedi so obetavne. Kar nekaj proizvajalcev načrtuje v bližnji prihodnosti objavo razpisov za nove logistične poti in škoda bi bilo zamuditi te

priložnosti. Poleg tega moramo računati tudi na dejstvo, da bomo za čas gradnje garažne hiše oziroma s povečevanjem obstoječe izgubili parkirna mesta. Rešitve obstajajo in to tik ob obstoječi luški ograji v zaledju drugega pomola. Interno imenujemo parcele 5A, 6A in 7A in vsaj prvi dve bi bili lahko dokaj hitro uporabni. Ampak ena je v zasebni lasti, druga pa v lasti Občine Ankaran in spet smo pri lastniških vprašanjih. Kolikor mi je znano, je država zainteresirana za nakup in naknadno za širitev koncesijskega območja, vendar ti postopki zahtevajo čas in nisem prepričan, da ga imamo še veliko.

Izteka se tudi čas, ki smo si ga zadali za lansiranje strategije IPS. Še ta mesec naj bi objavili načrtovane razpise oziroma natečaje, o čemer vas bomo sproti in podrobno obveščali. Na tej točki sem želel izpostaviti samo eno misel ali željo, da bi se vsi skupaj zavedali pomena tega projekta, ki pomeni korenit poseg v dosedanja strukturo in delovanje družbe. Zadovoljni s predlaganimi rešitvami ali ne, poti nazaj ni. Naša edina skrb mora biti, kako nov model uvesti v prakso, ne da bi obremenjevali procese dela. Pa še to. Z napovedanimi obsežnimi zaposlitvami bomo verjetno še v večji meri pričra raznolikostim, predvsem narodnostnim in verskim, zato bo še toliko bolj na preizkušnji naša strpnost in spoštovanje. Živimo namreč v svetu in družbi, ki vse bolj nasilno izpostavlja etične razlike in ne bi si želel, da bi se to zrcalilo tudi v naši luški skupnosti.

Sebastjan Šik

Stabilno poslovanje v prvem polletju

Poslovni kazalci so rezultat ugodnih trendov rasti pretovora, predvsem kontejnerjev, kjer se je število enot v prvi polovici leta povečalo za 6 % v primerjavi z enakim obdobjem lani, in avtomobilov, ki v prvi polovici leta beležijo kar 17% rast. Čisti prihodki od prodaje na ravni Skupine so tako

v obdobju januar – junij 2018 znašali 113,3 mio EUR, kar predstavlja 5% povišanje glede na primerljivo lanskoletno obdobje, poslovni rezultat iz poslovanja je znašal 42,5 mio EUR in se je povečal za 33 % glede na lani, čisti poslovni izid pa je z 27% povečanjem znašal 34,8 mio EUR. Na

povečanje EBIT in čistega poslovnega izida je vplival tudi enkratni dogodek prejete odškodnine (v višini 9,1 mio EUR) iz naslova lanskoletne nesreče, ko je avtomobilska ladja zrušila obalno dvigalo.

(v €)	Luka Koper, d. d.			Skupina Luka Koper		
	jan - jun 2018	jan - jun 2017	IND 18/ 17	jan - jun 2018	jan - jun 2017	IND 18/ 17
Iz izkaza poslovnega izida						
Čisti prihodki od prodaje	111.255.542	105.542.678	105	113.322.196	108.014.323	105
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	41.714.956	30.952.334	135	42.517.066	31.868.195	133
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	55.999.684	43.721.889	128	57.232.522	45.093.961	127
Poslovni izid iz financiranja	743.400	1.055.784	70	-502.757	-490.557	102
Poslovni izid pred davki	42.458.356	32.008.118	133	42.725.146	32.241.113	133
Čisti poslovni izid	34.663.418	27.119.155	128	34.805.355	27.376.397	127
Naložbe	4.018.378	29.213.351	14	4.296.955	29.390.930	15
Število zaposlenih	1.002	909	110	1.185	1.090	109
Ladijski pretovor	11.981.170	11.942.054	100	11.981.170	11.942.054	100

Letos manj naložb od sprva načrtovanih

Družba je avgusta pripravila tudi rebalans poslovnega načrta za leto 2018. Rebalans je bil narejen na podlagi dejansko doseženih rezultatov v obdobju januar – julij 2018 in upošteva

spremenjeno dinamiko izvedbe naložb zaradi pridobivanja soglasij in dovoljenj ter zaradi postopkov izvedbe javnih naročil. Vključuje tudi enkratni prihodek iz naslova odškodnine, pripoznan v

prvem polletju, ter takso na pretovor, ki jo nalaga zakon o drugem tiru in ki bi jo po predvidevanjih lahko začeli plačevati šele decembra in ne že julija, kot smo predvideli v prvotnem poslovnem načrtu.

Poslovni načrt 2018 (Skupina Luke Koper, v €)	Načrt 2018 REBALANS	Načrt 2018	Indeks R 2018/ N 2018
Čisti prihodki od prodaje	228.894.117	231.788.400	99
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	66.232.589	56.635.127	117
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	95.447.199	85.515.760	112
Čisti poslovni izid	55.798.177	49.125.460	114
Naložbe	26.336.848	53.514.038	49

Letošnji poslovni načrt je v avgustu doživel rebalans.

Zaradi že omenjenih zapletov pri pridobivanju soglasij in dovoljenj za naložbe ter zaradi postopkov javnega naročanja bo teh skoraj polovico manj od sprva načrtovanih. Pri tem je treba postaviti, da je družbi vendarle uspelo z mrtve točke premakniti projekt

podaljšanja prvega pomola, ki je strateškega pomena za prihodnji razvoj pristanišča, saj je družba trenutno v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja za ta projekt. Druga večja naložba je nov kamionski vhod pri Srminu, na katerem že potekajo dela. Nadzorni svet je na

seji konec avgusta podal soglasje za izgradnjo nove garažne hiše za 6.000 avtomobilov in se seznanil s stanjem na projektu izgradnje RO-RO priveza v tretjem bazenu.

Izvajanje strategije IPS

Strategija IPS temelji na tritebrenem modelu: zaposlitev v Luki Koper, zaposlitev preko t. i. zaposlitvenih agencij in zunanja pogodbeno podjetja. Družba bo vezano na izvajanje strategije predvidoma še ta mesec objavila javne razpise oziroma natečaje, novi model pa bo v praksi zaživel najkasneje s 1. 1. 2019, saj je potrebno upoštevati čas izvedbe razpisov/natečajev, postopek izbora, zdravniške preglede, odpovedne roke in podobno. Na podlagi sedanjih potreb družba predvideva, da bo v okviru izvajanja strategije neposredno zaposlila preko 300 oseb. S postopkom javnega natečaja bomo izbrali tudi t. i. zaposlitvene agencije, preko katerih bi pridobili približno 350 delavcev. Ravno tako bomo z javnim natečajem izbrali tudi zunanja pogodbeno podjetja. Pri slednjih je potrebno izpostaviti, da bomo pri sklepanju novih pogodb uvedli dodatne mehanizme nadzora, s katerimi bomo, skladno z zakonodajo, izvrševali nadzor glede izplačevanja plač, davkov, prispevkov ter spoštovanja drugih delovnopравnih predpisov.

Rok Štemberger in Sebastjan Šik



Foto: Mateja Clarici

V luči predvidenega obsežnega zaposlitvenega postopka smo ustvarili elektronski obrazec, preko katerega se bodo lahko zainteresirani kandidati prijavljali na razpis.

Obrazec bo objavljen na spletni strani družbe www.luka-kp.si in sicer v poglavju **O podjetju/Zaposleni/Zaposlitveni obrazec** in bo dosegljiv po javni objavi prostih delovnih mest na spletni

strani Zavoda za zaposlovanje, spletni strani Luke Koper ter na oglasnih deskah ob glavnem vhodu v Luko in v profitnih centrih.

V postopku zaposlovanja želimo izbrati najboljše in najbolj ustrezne kandidate, zato je zelo pomembno, da kandidat natančno opiše delovne izkušnje.

Če se želi kandidat prijaviti na več različnih prostih delovnih

mest, mora za vsako posamezno delovno mesto izpolniti svoj obrazec (izbere delovno mesto, na katero se prijavlja).

Po oddaji elektronskega obrazca ni potrebno pisati tudi papirnate prijave.

Vsa dodatna dokazila bodo kandidati dostavili v kadrovsko področje naknadno, če bodo vabljeni na razgovor za zaposlitev.

Srečanje z vodstvom Finančnega urada Koper

29. avgusta smo se na delovnem srečanju sestali predstavniki vodstva koprškega Finančnega urada, Carine in Luke Koper. Pregledali smo tekoče aktivnosti in projekte, predvsem pa načrte za v prihodnje. Prisotni so se strinjali, da bo za ohranjanje konkurenčnosti koprškega pristanišča še naprej pomembna nenehna komunikacija in sodelovanje med vsemi deležniki pristaniške skupnosti, tudi in predvsem institucionalnimi.

Suzana Zornada Vrabc



Ključna je ažurna komunikacija med institucijami, ki skrbijo za nemoteno delo v pristanišču: (z leve) cariniki Kristjan Glavina, Raniero Grando in Nedjan Jerman, Magda Marinšek in Aleš Praček s FURS, člani uprave Luke Koper Irma Gubanec, Dimitrij Zadel in Metod Podkrižnik ter vodja trženja v Luki Mitja Dujc

Foto: Suzana Zornada Vrabc

Slovenija z novim logističnim centrom na Brniku

S polaganjem temeljnega kamna se je 30. avgusta na območju letališča Jožeta Pučnika uradno začela gradnja logističnega centra podjetja Cargo-partner. V centru bo 25.000 m² skladiščnih in 4.000 m² poslovnih bruto površin, število zaposlenih bodo s sedanjih 104 povečali za 130 novih delavcev. Investicija je vredna 25 mio €, zaključena pa bo prihodnje leto. Na dogodku je direktor Cago-partner Slovenija **Viktor Kastelic** povedal, da pričakuje, da bo investicija po dveh letih začela prinašati dodatnih 5 mio € na leto.

Na Brniku je tik pred končanjem tudi gradnja novega logističnega centra farmacevtske družbe Novartis, ki ga bo upravljala družba Kuehne + Nagel.

Andrej Cah



»V Sloveniji glede na potenciale zaledja primanjkuje modernih logističnih centrov. Ocenjujemo, da bo naša investicija uspešno izrabila potenciale trga,« pravi **Stefan Krauter** (na fotografiji), glavni direktor in lastnik Cargo Partnerja. (foto: Andrej Cah)

Mejnik v zgodovini pomorskih nakladnic?

20. avgusta je v Koper prispel kontejner s Kitajske, ki ga je spremljala nakladnica (ang. bill of lading) nove revolucionarne tehnologije za elektronsko pošiljanje »pametnih« nakladnic CargoX Smart B/L™, ki jo je razvilo slovensko podjetje CargoX.

Pomorska nakladnica ali konosament, angl. Bill of lading, B/L

Je najpomembnejši prevozni dokument v pomorskem prevozu. Je specifičen vrednosti papir, ki je namenjen zgolj uporabi v ladijskem prometu kot potrdilo za obstoj in pogoje prevozne pogodbe ter kot listina za dokazovanje tovora. Povedano drugače: z nakladnico se potrjuje sprejem blaga za prevoz po morju in njegova izročitev naslovniku. Ladjar dokument izstavi naročniku prevoza blaga in s tem potrdi, da je na dokumentu označeno blago vkrcano ter da bo po opravljenem pomorskem prevozu prepeljano blago (tovor) izročil upravičenemu imetniku nakladnice. Prejemnik tovora mora v končni namembni luki ladjarju predložiti nakladnico, da bi lahko tovor od ladjarja dejansko prevzel.

Predhodnike nakladnic so v osnovni obliki zasledili že v dokumentih iz Pise iz leta 1390.



Prvi kontejner s CargoX Smart nakladnico je pripeljala ladja Ever Safety. Foto: Tatjana Jazbec

Nakladnica je na cilj z drugega konca sveta varno pripotovala v **pičlih 2 minutah** namesto v običajnih nekaj tednih, strošek prenosa pa je bil za kar **85 % nižji** od običajnega stroška pošiljanja in procesiranja papirnatega dokumenta. Hkrati se je na skoraj nič zmanjšala verjetnost za poškodbe, izgubo ali krajo nakladnice. Celoten proces je potekal uradno in skladno z vsemi zahtevami ter brez zapletov, kar

so potrdili vsi udeleženci tako v Aziji kot Evropi.

Štefan Kukman, direktor in ustanovitelj družbe CargoX, je bil ob tem zadovoljen: »Rešitev Smart B/L™, ki temelji na tehnologiji veriženja podatkovnih blokov (ang. blockchain), bo prešla tudi v komercialno uporabo, nekaj pilotnih projektov je namreč že v teku.«

Mateja Dominko

Trg vedno bolj zanima tudi pot blaga

V mednarodni trgovini je pri določenih blagovnih skupinah pogoj za prodajo blaga dokazana sledljivost ustreznega ravnanja z njim, od izvora do končnega potrošnika. Vsi akterji v dobavni verigi sistematičen nadzor nad blagom dokazujejo s certifikati, ki jih po strogih in temeljiti preverbah izdajo neodvisne institucije za kontrolo in certificiranje. Certifikat je zato dokaz, da njegov imetnik deluje skladno z zahtevami določenega standarda.

Luka Koper se na tovrstne zahteve trga uspešno prilagaja in ažurno odziva. V zadnjih letih smo zato

pridobili vrsto certifikatov, ki jamčijo, da bo blago, za katero je bil izdan certifikat, v času zadrževanja v pristanišču ohranilo sledljivost in zahtevano kvaliteto.

Certifikati pa niso izdani za nedoločen čas, ampak jih je treba stalno obnavljati. Poleti smo uspešno prestali letno zunanjo presojo zahtev standarda GMP+ B3 in certifikata ISCC EU. Presojo prvega, ki se nanaša na ohranjanje **varne krme** za živali je izvedla nemška certifikacijska hiša DEKRA. Drugega, ki zagotavlja **sledljivost trajnostne bio mase in bio goriv** po zahtevah evropske direktive o



Foto: Tatjana Jazbec



spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, je izvedel Bureau Veritas.

Poleg GMP+ B3 in ISCC EU certifikata ima Luka Koper še certifikat **NON GMO**, ki jamči ločen pretovor in skladiščenje

gensko nespremenjenih krmil in krmnih sestavin, **EKO certifikat** za ekološke pridelke, živila in krmila ter certifikat ISO 22000:2005 za **varnost živil**.

Tatjana Jazbec

Hitreje in natančneje, tišje in bolj varčno

Luka Koper je poleti naročila novo dodatno opremo za kontejnerski terminal. Izdelavo novih petih električnih mostnih dvigal na kolesih (E-RTG) smo spet zaupali finskemu podjetju Konecranes. Investicija je vredna 8,19 mio €, sodobna dvigala pa k nam pridejo poleti prihodnje leto.

Prvih sedem Konecranesovih E-RTGjev smo kupili leta 2016, druga pošiljka jih bo k nam prinesla še pet. Ti E-RTGji že generirajo skoraj 0 emisij in ustvarjajo res zelo malo hrupa pri svojem delovanju, najnovejša serija E-RTGjev pa bo okolju še bolj prijazna. Dvigala bodo nadgrajena s sistemom za vračanje neuporabljene elektrike v omrežje, ambientalno LED osvetljava ter sistemom avtomatskega priklopljanja in odklopljanja dvigala na električno omrežje APS (Automatic Plug-in system). Večjo produktivnost dvigal bomo dosegli z novimi dodatnimi funkcijami za pomoč upravljavcu:



Luka Koper in Konecranes sta partnerja že več kot 14 let in že drugo leto zapored je bil finski proizvajalec opreme izbran za najboljšega dobavitelja na področju naložb. (foto: Tomaž Primožič, FPA)

avtomatsko krmiljenje in pozicioniranje dvigala, avtomatsko pozicioniranje kontejnerjev preko TOS sistema in varnostnim sistemom za preprečevanje porušitve kontejnerjev pri upravljanju dvigala.

Edvin Boškin, tehnični vodja na kontejnerskem terminalu Luke Koper: "Strategija Luke je ostati večnamensko pristanišče in tudi v prihodnje zmanjševati vplive pristanišča na okolico. Sodelovanje s Konecranes nam bo pri tem

na kontejnerskem terminalu v veliko pomoč, saj želimo postati vodilno sodobno pristanišče in ponudnik globalnih logističnih rešitev za Srednjo in Vzhodno Evropo."

Mateja Dominko

Dobro delovanje pristaniškega sistema je ključno

Z julijem je vodenje kontejnerskega terminala prevzel Gordan Ban. Z njim smo se pogovarjali o prihodnosti terminala in o ključnih projektih, ki so pomembni za njegov nadaljnji razvoj. Prepričan je, da lahko nadaljujemo uspešno zgodbo, ki smo jo zgradili z dobrim sodelovanjem vseh v pristaniški skupnosti.

Kratek oris karijerne poti:

V Luko Koper se je Gordan Ban zaposlil leta 1983 in svojo delovno pot začel kot LTD na terminalu za les. Leta 1986 je odšel na Splošno plovbo in plul, delal še dve leti v špediciji in se leta 1990 vrnil v Luko Koper na Terminal za sipke tovore. Najprej je delal kot disponent, kasneje kot vodja izmene, eno leto je bil vodja Terminala.

Leta 1995 je šel v trženje, 1997 pa prevzel vodenje kontejnerskega terminala.

Leta 2003 je postal vodja kontejnerskega terminala na 7. pomolu v Trstu in pomočnik glavnega direktorja za logistiko kontejnerjev.

Leta 2007 je odšel iz Luke Koper k ladjarju Evergreen v podjetje Trade Ways, kjer je bil pomočnik glavnega direktorja, zadolžen za razvoj ladijske in agencijske mreže v Jadranu s pisarnami v Kopru, na Reki, v Pločah in Baru. Leta 2009 je ustanovil lastno podjetje za upravljanje ladij in tržno ter tehnično upravljal dve tovarni ladiji.

Od leta 2011 je bil predstavnik za Luko Koper v Budimpešti, leta 2015 pa na Dunaju.

Od 1. julija letos je vodja koprškega kontejnerskega terminala.



ODLIČNO POZNATE KONTEJNERSKI POSEL. KAKO GLEDATE NA NJEGOV RAZVOJ GLOBALNO?

Koper je največja kontejnerska luka v Jadranu z nadaljnjimi možnostmi razvoja. Pomembno je, da se razvijata tudi Trst in Reka, saj so naša konkurenca severnoevropska pristanišča. Če želimo vse tokove, ki smo jih z dobrim delom in servisom preusmerili na severni Jadran, zadržati, je pomembno, da dobro delajo vse luke v severnem Jadranu, ker samo mi nismo dovolj. Gre za popolnoma druge dimenzije. Kontejnerski posel je v našem primeru predvsem pokazatelj menjave med Evropo in Azijo. Naš promet bazira na blagovni izmenjavi med Bližnjim, Srednjim in Daljnim Vzhodom z Evropo. Avtomobilska industrija in proizvodnja elektronike predstavljata ogromen delež v blagovni menjavi, vendar še zmeraj prevladuje blago široke potrošnje, ki ga ljudje kupujejo vsak dan v trgovinah po vsej Evropi. Danes v kontejnerjih pretovarjamo praktično vse. Tak pretovor je ekološko manj sporen, učinkovit in bolj varen. Kontejnerizacija je trend, ki traja že desetletja.

ČE PRAV JE KOPER TRDNO »ZASIDRAN« V KONTEJNERSKEM POSLU, SE VENDARLE PRAV TA TERMINAL SOOČA Z VELIKO PROSTORSKO STISKO.

Drži, zato sta naši osnovni nalogi investiranje v večje zmogljivosti in stalen razvoj. Pri tem moramo ohranjati visok nivo storitve, ker je to naša konkurenčna prednost. Ne, geostrateška lega ni ključnega pomena. Saj se je vsaka luka razvila zaradi svoje strateške pozicije in zalednih trgov. Pri tem je pomembno, kako so logistično povezane z njimi.

SPREJELI STE NOV IZZIV IN VLOGO PREDSTAVNIŠTVA ZAMENJALI ZA VODENJE TERMINALA V KOPRU. VAM JE TA VLOGA BOLJ PISANA NA KOŽO?

V trženju oz. kot predstavnik delaš sam, oddaljen od matične firme več kot 500 kilometrov stran. Si pa v središču svetovnega dogajanja in poslovnih strank. Po drugi strani lahko šele zunaj vidiš, kaj Luka Koper pomeni. V Avstriji, na Češkem in Madžarskem je koprška luka pojem. Doma se ne zavedamo, kaj pomeni to, da Avstrija, ki je ena najbolj razvitih evropskih držav, uporablja luko Koper za svoje glavno pristanišče. Ko sem delal za ladjarja in ko sem upravljal z ladjami sam, sem redno obiskoval sredozemske luke vse od Reke, Ploč, Bara, Istanbula, Bejruta, alžirskih in afriških luk, do Marseillea in Barcelone, tako da sem lahko dejansko primerjal kakovost storitev na vseh nivojih in spoznal, kako dobra je Luka Koper. To je dejansko res. Naša storitev je na zelo visokem nivoju, naš dober imidž ni naključje.

Sicer velja Koper za drago luko, vendar tudi za zelo kakovostno. Zato je naš kupec pripravljen plačati nekaj več za zanesljiv, predvidljiv in dober servis. V logistiki namreč samo dobra storitev nekaj pomeni. Naša glavna naloga je ohraniti ta visok nivo storitve.

ALI JE KONTEJNERSKI TERMINAL DANES DRUGAČEN KOT PRED 20 LETI, KO STE GA TUDI VODILI VI?

Ko sem prišel, sem čestital ekipi, kaj vse so naredili v teh letih. Ekipa je dobra, gre za vrhunske strokovnjake na svojih področjih. Z vidika kontejnerskega posla gre za revolucionarne spremembe. Takrat je bil naš letni pretovor manjši, kot je danes mesečni. Spomnim se, da smo rezali torto za 100.000 kontejner, drugo leto jo bomo za milijon. Terminal je v popolnoma drugi razvojni fazi. Tedaj smo pridobivali nove ladjarje, gradili smo nove servise na kopnem in morju, vzpostavili smo prvi redni vlak z zalednimi trgi. Takrat smo imeli manj kot sto ljudi na terminalu, danes imamo 300 zaposlenih in vsak dan še več kot 200 pogodbenih delavcev. Danes imamo tukaj vse svetovne ladjarje, bližamo se stotim rednim vlakom na teden. Ni nam potrebno razvijati poslovanja v smislu prepričevanja in pridobivanja strank, kaj lahko ponudimo. Danes imamo ta "brand", našo podobo v poslovnem svetu, razvit. Da pa bi še naprej lahko sledili kontejnerskim trendom, moramo razvijati infrastrukturo, pretovorno opremo, informacijsko podporo procesov in svoje lastne kadre. Brez strokovnega in motiviranega kadra še tako zmogljiva oprema ne pomeni nič.

Pri nas to ne zadošča več. Na morju je dinamika hitra, ladje so vse večje, vse bolj polne, zato bi morali vzporedno z morsko razviti kopensko logistiko, predvsem železniško.

Pomembne so seveda tudi naše investicije, ki so signal našim kupcem, da sledimo potrebam in trendom v naši dejavnosti ter da smo pripravljeni sprejeti tudi večje izzive. Nujno moramo razvijati infrastrukturo, sicer ne bomo dosegli ciljev. Nič nam ne pomaga, če iz ladje poberemo kontejner v eni uri, da potem čaka tri dni v Kopru. Smo le sestavni člen logistične verige, pri čemer stranke ne zanima posamezni člen v tej verigi, ne zanima ga, kdo je kriv, da njegov kontejner zamuja, ali ladjar ali Luka Koper, kamionist, špediter ali carinik. Zanima ga le ali je logistična rešitev preko Kopra dobra ali ne, sicer jo zamenja.

Mi ostajamo optimisti. Dejstvo je, da so trendi v severnem Jadranu pozitivni, luke rastejo, kar pomeni, da so trgi prepoznali jadransko rešitev za konkurenčno pred severnoevropsko. Nadaljnjo rast je težko napovedati, a glede na predvidevanja o blagovni menjavi Kitajske, južne Azije in Indije z Evropo, so naša pričakovanja pozitivna. Največji potencial za nas so Bavarska, zahodna in severna Avstrija, južna Poljska, južna Azija in Indija. Tu se da še ogromno narediti, zato moramo biti pripravljeni, pri čemer nam morajo slediti tudi ostali. Tu mislim predvsem na kopensko logistiko in železnico. Sicer pa se stvari, čeprav z zamudo, odvijajo. To je pomembno, namreč da dajemo strankam signal, da gremo naprej.

IN LUKA KOPER IMA, KOT TRDITE, DOBER IMIDŽ?

Da, vendar to ni imidž samo Luke Koper, to je imidž vseh, ki delajo v Kopru in povsod po Sloveniji, celotne pristaniške skupnosti, vsi so prispevali svoje. Špediterji, agenti, kamionski prevozniki, železniški prevozniki, kontrolne hiše, cariniki, policaji, veterinarji, fitopatologi, delavci na vratarnici itd. Prav vsi so pomemben sestavni del celovite storitve. Brez učinkovitega delovanja celotnega pristaniškega sistema, tudi če si na najboljši točki, tudi če imaš najvišja dvigala, nič ne pomaga. Dobro morejo delovati vsi deležniki, vsak člen je pomemben in vsi skupaj sodelujemo pri kreiranju celovite logistične storitve, prijazne do uporabnika.

TO JE PREDNOST KOPRA IN TO NAS DELA DRUGAČNE OD DRUGIH. ZAKAJ PRI DRUGIH TO NE DELUJE?

Očitno je koprška pristaniška skupnost že na začetku imela nekaj posameznikov s pravimi vizijami, kasneje pa je širša skupnost dovolj zgodaj spoznala, da gre pri tem poslu za skupen interes nas vseh in tako je skupaj postopno gradila poslovne odnose z našimi strankami in uspela ustvariti to, kar imamo danes.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Izvajalec del je bilo podjetje Sirio d. o. o., ki smo ga izbrali preko javnega naročila – na levi vidna maona med obnavljanjem sidrne boje na obrobju kontejnerske obale. (foto: Tatjana Jazbec)

Obnovili smo privezne boje ob kontejnerski obali

Obala našega kontejnerskega terminala je dolga 600 metrov, pa še vedno za naše potrebe pogosto prekratka. Ko pride k nam več kontejnerskih ladij, zadnja v vrsti (po luško na vezu 7C) običajno lahko nekoliko »štrli« v morje, zato jo zaradi optimizacije priveznega mesta privežemo na dodatno privezno bojo.

Obstoječi privezni boji na čelu 7C veza sta bili postavljeni leta 2000, letos pa smo predvideli pridobitev ustreznega spričevala za plavajoče naprave, ki ga skladno z določili Pomorskega zakonika izda klasifikacijski zavod. Med pridobivanjem dokumentacije je Fakulteta za pomorstvo in promet izdelala maritimno študijo, kjer se je pokazalo, da bi obstoječa sidrna oprema pri privezovanju ladij z desnim

bokom proti vetru 47 vozlov, lahko imela določene pomanjkljivosti.

Zato smo zamenjali eno od obstoječih 8-tonskih sider z novim, nosilnosti 12 ton, spremenili sistem »vezanja sider« iz obstoječega Y sistema v zaporedno sidranje, zamenjali smo verige s takimi večjega premera, obstoječe sidro pa smo uporabili kot utež (ang. sinker). Položaj namestitve boje je določila maritimska študija.

Obnavljanje in nadgradnja sidrne boje sta potekala v drugi polovici julija, po zaključku pa je privezne boje pregledal klasifikacijski zavod in izdal ustrezno spričevalo. Urad za pomorstvo RS je 28. avgusta z odločbo dovolilo postavitev plavajoče naprave.

Tanja Vižintin

Ukrepi na delovišču v izjemni vročini

Letošnja poletna vročina nas je pestila predvsem v drugi polovici julija in avgustu, pasje vročinske valove pa smo na terenu blažili s številnimi ukrepi. V Luki Koper imamo utečen in predpisan sistem varovanja zdravja zaposlenih, ki v času povišane temperature zraka narekuje več ukrepov.

Po pristanišču je v podajalnikih na voljo krema za zaščito pred škodljivimi sončnimi žarki, delavci pa nosijo zaščitna oblačila, predvsem kapice. Dostop do sveže vode je omogočen na kar 85 lokacijah v luki, v veliki vročini pa smo povečevali tudi število odmorov, prezračevali in klimatizirali prostore za počitek ter izvajali ostale ukrepe, vezane na specifične posameznega terminala.



Foto: Jaka Jeraša

Distančni okvir 70t/40t za najtežje tovore

Na terminalu za generalne tovore uporabljajo za dvigovanje pločevine v zvitkih nov distančni okvir, ki je plod domačega znanja, skratka luški izdelek, narejen po luških zahtevah.

Na terminalu za generalne tovore so izrazili potrebo po pripomočku za lažje in hitrejše pretovarjanje pločevinastih zvitkov. Gre za težak tovor, saj vsak zvitok tehta več kot 15 ton. Skupaj so sodelavci iz PC Generalni tovari (**Valter Grlj**), iz Področja investicij (**Sani Čejvanović**) in iz Področja varovanja zdravja in ekologije (**Bojan Bucaj**) ter s projektantom so razvili izdelek, ki povsem ustreza luškim zahtevam. Distančni okvir so nato v 60 dneh izdelali v podjetju Pirnar & Savšek.

Čejvanović, ki je vodil projekt, razloži: »Nov distančni okvir je nestandardni in unikatni izdelek, ki odlično služi potrebam na terminalu za generalne tovore. Nanj lahko vpnemo celo do pet pločevinastih zvitkov. Njegova prednost je tudi v tem, da ga lahko uporabljamo z avtodvigalom na liniji obala – ladja, ali pa s kontejnerskim



Na distančni okvir so vpeli pet zvitkov pločevine, ki tehtajo skupaj 80 ton. Za lažjo predstavlo: to pomeni enako težo, kot da bi dvignili kar 40 avtomobilov naenkrat. Foto: Sani Čejvanović

manipulatorjem za nakladanje oz. razkladanje vagonov. Ko ga uporabljamo z avtodvigalom, ga vpnemo z verigami, z manipulatorjem pa ga vpnemo direktno. Pri prvem načinu je zmogljivost 70 ton, z manipulatorjem pa 40 ton, s preobremenitvijo pa še več, in sicer 80 in 45 ton. Tudi načinov vpenjanja je več, lahko po štiri, po dva ali celo pet zvitkov ali pa po celi dolžini. To predstavlja pomembno prednost, ko moramo zapolniti ladijsko

skladišče. Distančnik lahko prenašamo z viličarjem na določena mesta glede na potrebe. Večinoma ga uporabljamo za pretovor omenjenih zvitkov, lahko pa bi ga uporabili tudi za pretovor drugih tovorov, če seveda gabariti ustrezajo okviru.

Že pri zasnovi distančnega okvirja smo posebno pozornost namenili varnemu delu. Tako so dvigni kavli varovani, da se ne

odprejo, tako da delavec ni izpostavljen nevarnosti. Vsi kavli so tudi testirani, prav tako verige. Vsi sestavni deli so certificirani, funkcionalni preizkus naprave je potrdila zunanja pooblaščenca institucija, ki je izdala potrdilo, da je dvigni pripomoček primeren in varen za uporabo. Na osnovi tega potrdila smo izdelali interno delovno navodilo,« pojasni Sani

Sonja Kranjec

Na Terminalu za avtomobile zagnali nov operativni sistem

Na našem Terminalu za avtomobile in RO-RO so konec avgusta življenje vdihnili novemu informacijskemu sistemu za vodenje operativnega dela na terminalu ACAR, ki je zamenjal star sistem AVTI.

Novost je on-line povezava ročnih terminalov z glavno podatkovno bazo novega sistema in optimizacija delovnih procesov na terenu ter v podpornih službah. Stalna dosegljivost podatkov doprinaša boljše kvaliteto dela in omogoča doseganje sodobnih trendov na področju logistične verige, kjer je hitrost prejema informacije ključnega pomena za ohranjanje konkurenčne



Prvo vozilo, vodeno z novim sistemom ACAR

Foto: Damir Vincelj

prednosti. Pri izdelavi novega sistema smo že od vsega začetka vključili tudi naše cenjene poslovne partnerje in tako zanje zagotovili,

poleg kakovostnejše in standardizirane izmenjave podatkov, tudi nekatere nove funkcionalnosti, ki jim olajšajo delo in omogočajo

večji nadzor nad blagovnimi tokovi.

»Poudaril bi odlično sodelovanje projektnega tima tako s strani PC Terminal za avtomobile, kot tudi zunanjega izvajalca Actual I.T., ki je bilo ključnega pomena za uspešno implementacijo novega informacijskega sistema. Projektna skupina je s trdim delom omogočila za projekt tovrstne zahtevnosti dokaj neboleč prehod na nov sistem, kar je vsekakor vredno vseh pohval,« je za Luški glasnik povedal **Aleš Horvat**.

Srečno ACAR, da bi uspešno vozili skupaj še dolga leta.

Mateja Dominko

Luški gasilci z oživljanjem rešili voznika tovornjaka

Luka Koper ima organizirano lastno poklicno gasilsko enoto (PGE), ki deluje na območju koprskega pristanišča. Šteje 29 poklicnih gasilcev in zagotavlja 24-urno dežurstvo. Usposobljena je za posredovanje pri različnih nesrečah in požarih, njena pripravljenost pa se najbolj pokaže ob nepredvidenih izrednih dogodkih kot je bil letos poleti.

Luški gasilci so bili 11. julija 2018 v popoldanskem času obveščeni, da je pred enim od skladišč v luki vozniku tovornega vozila postalo slabo in je padel v nezavest.

Po prejemu obvestila se je šest poklicnih gasilcev takoj odpravilo na kraj dogodka, kjer so ugotovili, da oseba ne kaže znakov življenja. Zato so takoj pričeli s temeljnimi postopki oživljanja in uporabo avtomatskega defibrilatorja. Po nekajminutnem izvajanju oživljanja je romunski voznik začel kazati znake življenja. Na kraj dogodka je prispela tudi zdravnica in reševalno vozilo z reševalci. Po nudenju vse potrebne pomoči so šoferja odpeljali na zdravljenje v izolsko bolnico, pozneje pa v Klinični center Ljubljana. Zdravnica, ki je šoferja

sprejela, se je še isti dan pisno zahvalila zaposlenim v Luki Koper, ki so strokovno odreagirali in rešili človeško življenje.

Le dan prej intervencija zaradi razlitja nevarne snovi

10. julija pa so luški gasilci intervenirali pri bolj »industrijskem« izrednem dogodku. Na kontejnerskem terminalu je namreč iz enega od kontejnerjev iztekala nevarna snov. Na intervencijo so izvozili štiri poklicni gasilci PGE Luke Koper s tremi vozili. Po zavarovanju kraja razlitja in izvedbi vseh nujnih ukrepov, se je s pomočjo dvigala kontejner najprej namestilo v posebno lovilno posodo. Po posvetu s špediterjem, zadolženim

za zabojnik in disponentom s kontejnerskega terminala, so zabojnik umaknili na varno. Tam so najprej izmerili koncentracijo hlapov v zabojniku in postavili požarno stražo, nato pa postopoma umikali manjše posode iz zabojnika, da so prišli do poškodovane. Nevarno snov so pretočili v novo posodo, počistili razlito tekočino v kontejnerju in ga pripravili za nadaljnji prevoz.

Sanacija je trajala dolgih sedem ur. Gasilci so delo opravljali z izoliranimi dihalnimi napravami in kemično odpornimi oblekami, kar je bilo v veliki poletni vročini še toliko bolj naporno (termometer je zunaj kazal 35 stopinj). Zahvala za dobro skoordnirano in izpeljano intervencijo gre poleg luškim gasilcem iz prve izmene tudi PVZE, PC GT in PC KT.

Matej Ličan

Uprava v imenu družbe izreka pohvalo vsem sodelujočim v intervenciji, še posebej poklicnim gasilcem in varnostnikom Luke Koper, ki so takoj pričeli s temeljnimi postopki oživljanja ter s tem človeku rešili življenje. S to in drugimi intervencijami dokazujejo, da so ustrezno usposobljeni in pripravljeni tudi na tovrstne dogodke.



Prva vrsta (od leve): Janez Lesnik, Marko Marancin, Peter Babič; druga vrsta: David Radoslav, Primož Šav, Denis Burič, Matej Ličan; zadnja vrsta: Damjan Novak, Tatar Osman, Pongrac Marjan, Gorazd Sulčič Foto: Mateja Dominko

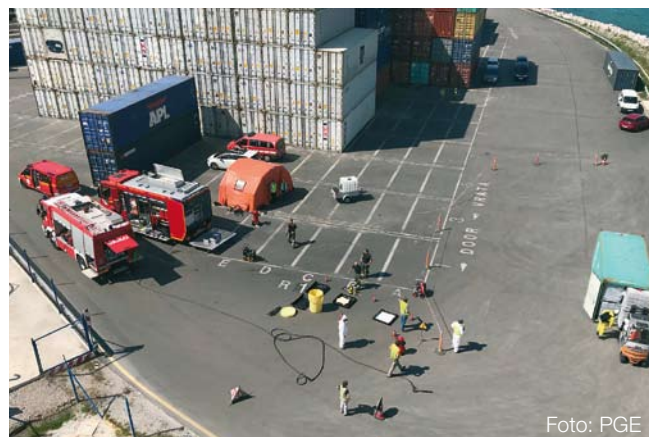


Foto: PGE

Koprskim kolegom predstavili novosti

11. septembra so luški gasilci na delovni obisk povabili kolege iz Gasilske brigade Koper. Pokazali so jim novosti v pristanišču, ki veljajo za luške specifične in vplivajo na delo, če pride do gasilskih intervencij.

V primeru posredovanja v luki delo gasilskih ekip sicer vodi in koordinira vodja požarne varnosti Luke Koper oz. vodja izmene poklicnih gasilcev Luke Koper.

Gasilci so si ogledali hladilnico sadja, obe garažni hiši, glavna črpališča po luki, sončne elektrarne na strehah

skladišč, spoznali posebnosti v upravnih stavbah, se odpravili tudi na terminal tekočih tovorov, silos in podobno.

»Ker je pristanišče zaprt sistem, v katerem veljajo posebna pravila, je zato še toliko bolj dobrodošlo, da si koprski gasilci vzamejo dragoceni čas in se v dobrem duhu spoznajo z našim sistemom. Znanja in veščine pa gasilci tudi sicer redno izmenjujejo med seboj na letnih strokovnih srečanjih in obiskih,« nam je povedal **Silvo Nusdorfer**, vodja

izmene luških gasilcev, ki je sprejela koprške kolege.

Z gasilskim pozdravom, na pomoč! Pa srečno vsem

gasilcem - znotraj in zunaj luške ograje.

Mateja Dominko



Gasilci iz Gasilske brigade Koper in luški profesionalni gasilci so le za trenutek stopili pred objektiv, potem pa se takoj spet zatopili v zatopljen pogovor o vozilih, opremljenosti, načinih gašenja in še čem.

(foto: Mateja Dominko)

UZP, okoljsko sprejemljivejše alternativno gorivo

Konec junija je v Španiji potekal delovni sestanek partnerjev evropskega projekta GAINN4MOS. Projekt promovira uporabo utekočinjenega zemeljskega plina (UZP) in njegovo postopno uvajanje na območju Sredozemlja skladno z Direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Delovni sestanek se je odvijal v Gijonu, v centru Jovellanos, ki ga upravlja španska agencija za varnost na morju. Center nudi zelo različna usposabljanja s področja zaščite in reševanja, med katerimi je tudi osnovno usposabljanje za UZP. Ker je UZP razmeroma nov energent, države zakonsko v glavnem še niso opredelile tehničnih zahtev glede njegove uporabe. Partnerji projekta so zato ustanovili delovno skupino za izmenjavo znanja in izkušenj. Najbolj zanimive so bile informacije iz pristanišč Marseilles in

Valencia, kjer so UZP že vpeljali. Velik napredek so postorili tudi na Hrvaškem, kjer so v fazi pridobivanja dovoljenja za izgradnjo plavajočega terminala na Krku ter specializiranega priveza na Reki. V Italiji, natančneje v Civitavecchii, so opravili testno polnjenje potniške ladje Aida Perla, ki ima prilagojen motor na UZP, s katerim pridobivajo elektriko. V turški ladjedelnici gradijo trajekt na UZP, ki bo med Sicilijo in kopnim (relacija Messina – Reggio Calabria) prevažal po 300 avtomobilov naenkrat, še pred koncem letošnjega leta.

V Luki Koper trenutno še ne razmišljamo o postavitvi lastne infrastrukture za skladiščenje ali distribucijo UZP. Ob postopnem



Udeleženci delovnega srečanja smo si ogledali UZP terminal El Musel, ki služi le kopenskim potrebam. Terminal še ne deluje, zaradi nasprotovanja bližnjih stanovalcev še nima uporabnega dovoljenja. Podjetje ENAGAS, ki s terminalom upravlja, pričakuje, da pričel delovati prihodnje leto. Sestanka GAINN4MOS sta se udeležila **Martina Gržančič** (prva z leve) iz Področja strateškega razvoja in **Peter Franca** (tretji z leve) iz Področja investicij.

uvajanju tega plina v tovarni promet (ladje, tovornjaki, generatorji elektrike ...) pa je predvidena možnost vzpostavitve distribucije UZP s pomočjo »feeder« ladj, ki bi oskrbovala severni del Jadrana. Skozi projekt GAINN4MOS prav zato do konca leta nameravamo

izvesti varnostno študijo, da bi raziskali konkretne možnosti za oskrbovanje ladij z UZP med postankom v Kopru in prepričani smo, da se bo o novem energentu v prihodnosti še veliko govorilo.

Peter Franca,
Martina Gržančič



UZP in slovenski prevozniki

V Sloveniji smo leta 2018 zagnali prvo stacionarno polnilnico (v Sežani) za potrebe distribuiranja UZP kot goriva za kamionske prevoze. V Sloveniji trenutno to gorivo poganja manj kot 10 tovornjakov. Pričakovati je, da se bo število teh vozil povečevalo, da se vse bolj širi zavedanje, da UZP kot gorivo predstavlja resno alternativo premogu, mazutu, dizlu, lahkem kurilnem olju in utekočinjenemu naftnemu plinu.



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Poljska delegacija na obisku v Luki Koper

Na Brdu pri Kranju je 10. septembra Ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju z DG MOVE in agencijo INEA organiziralo predstavitev odprtega razpisa CEF (Connecting Europe Facility oz. Instrument za povezovanje Evrope), na katerem je sodelovala evropska komisarka **Violeta Bulc**.

Dogodka se je udeležila tudi delegacija iz poljskega ministrstva za naložbe in razvoj, ki si je naslednji dan želela ogledati luko Koper. Zanimale so jih predvsem investicije ter načrtovano izboljšanje železniških povezav z evropskim

zaledjem, pa tudi izkušnje Luke pri pridobivanju nepovratnih sredstev. Poljska je sicer najuspešnejša EU država pri črpanju evropskih sredstev. Prav zato smo obisk izkoristili za pogovor o možnih načinih sodelovanja med ministrskimi predstavniki in predstavniki gospodarstva, s čimer bilahko dosegli optimalno črpanje sredstev.

Za Poljsko sicer pretovorimo različno blago v kontejnerjih, za 19.000 TEU, 68.000 avtomobilov ter generalnih in tekočih tovorov v količini okrog 65.000 ton.

Martina Gržančič
Mateja Dominko



Poljsko delegacijo je vodil **Witold Slowijk**, državni sekretar na Ministrstvu za naložbe in razvoj (na fotografiji v prvi vrsti desno). Spremljali so jih kolegi s slovenskega Ministrstva za infrastrukturo pod vodstvom **Nataše Štor Zagoričnik**, vodje finančnega sektorja (druga z leve). Po luki so goste peljali sodelavci iz Področja strateškega razvoja in Področja trženja. (foto: Martina Gržančič)

Poletje v znamenju raznolikih prireditev

V obalnih mestih so poletne mesece zaznamovale številne kulturne in družabne prireditve, ki so privabile veliko gledalcev, poslušalcev, plesalcev in drugih udeležencev. K uresničitvi mnogih projektov je pripomogla tudi Luka Koper s sredstvi iz sklada Živeti s pristaniščem, preko katerega si prizadevamo obogatiti življenje lokalnega prebivalstva. Izbrali smo nekaj dogodkov (fotografije so iz arhiva organizatorjev), ki so zaznamovali letošnje vroče poletje.



Festival Miff – Letos se je v Kopru, Piranu, Portorožu in Izoli odvijal že 16. Mednarodni folklorni festival Miff, ki ga že od samega začetka leta 2003 organizira Folklorno društvo Val Piran. Dogodek je spet združil folklorne skupine iz cele Evrope, ki so med 4. in 8. julijem predstavile plesne korake svojih tradicionalnih plesov v pisanih in raznolikih kostumih.



Poletje z biseri – Glasbeni festival, ki je vsako sredo od 11. julija do 22. avgusta potekal v Vrtovih Pokrajinskega muzeja Koper. Koncertni biseri, ki so se zvrstili v sedmih večerih, so sijali v barvah bluesa, hiphopa, gospela, jazzja in etna, popularne pop in rock glasbe.



Poletni večeri v Taverni – Niz štirih tematskih koncertov vrhunskih

glasbenikov različnih glasbenih zvrsti, ki so vsak ponedeljek med 16. julijem in 20. avgustom popestrile večere v Kopru.



Poletje v Bertokih – Vrt bertoške palače Panatotiopolo je že 7. leto zapored znova oživel s četrtkovimi glasbenimi večeri, ki jih prireja Kulturno športno društvo Samo Bertoki. Stalnica na programu ostajata Istrski večer in Blues večer, ki sta se udeležencem festivala najbolj priljubila.



Marezijazz – Največji festival big bandov v srednji Evropi je nastal iz želje, da bi Istra dobila tradicionalni poletni jazz dogodek, ki mu takt dajejo big bandi. Na letošnjem, že 14. festivalu se jih je predstavilo 11 iz cele Slovenije.



Eurofest – Evropski rokometni festival je v začetku junija združil v Kopru 230 ekip s skupno 3500 udeleženci iz 19 držav. Letošnja izvedba je bila po številu prijav rekordna.

Večeri smeha – tretja serija komičnih večerov na Martinčevem trgu v Kopru je na odre pripeljala gledališka društva



in igralce, ki so smeha željne množice nasmejali do solz.



Oživela ulica – 29. avgusta je Klub študentov občine Koper ponovno poskrbel, da je Kidričeva ulica oživela. Vz dolž ulice, ki je bila nekoč ena najbolj živih koprskih ulic, so se predstavila razna obalna društva, ki so poskrbela za pestro dogajanje in veselo vzdušje.



Friolus – Od 31. avgusta do 2. septembra je pristaniško mesto preplaval Festival uličnih umetnikov iz Argentine, Čila, Francije, Španije in Švice. Tridnevni kulturno-umetniški festival je častil čarovnike, žonglerje, akrobate, iluzioniste, igralce, glasbenike in ostale ulične umetnike, ki so oživeli koprsko trge, ulice in sprehajališča.

Stran pripravlja Mateja Clarici

Razbili pusto barvno paleto kontejnerskega sveta

Zaščitna in hitro prepoznavna barva združenih ladjarjev pod imenom ONE je za običajnega opazovalca roza, uradno ime te barve pa je magenta. Doslej je ONE v to barvo že odel tri kontejnerske ladje, z živo barvo so prepleskali starejšo ONE Commitment, novozgrajeni ONE Stork in ONE Minato, 10. septembra pa je bila krščena tudi najmlajša magenta ladja ONE Aquila. Na teh in drugih ladjah njihove flote po svetu potuje že **130.000** kontejnerjev barve magenta in dodatnih

5.000 sivih, ki je njihova komplementarna barva.

Reya Hargreaves, odgovorna za komunikacije pri ONE iz Londona je pojasnila: "Našo znamko smo želeli oblikovati in predstaviti nekoliko drugače, zato smo se odločili za novo podobo in korporativno barvo. Ta se že na prvi pogled izrazito razlikuje od ostalih v branži. Barva simbolizira naši vrednoti (izzivi in inovacije), vseč pa nam je tudi z vidika varnosti, saj je zelo opazna in s tem dobro vidna."



Prvi magenta ONE kontejner v luki Koper smo ujeli v objektiv. Za enkratno barvanje običajnega kontejnerja (40') porabijo okrog 35 litrov barve. (foto: Rok Štemberger)



ONE Aquila, kontejnerašica s kapaciteto 14.000 TEU je najmlajša, na dan izida Luškega glasnika le dva dni stara članica magenta flote ONE. (foto: Ocean Network Express)

Pomorski agent ladjarja v Kopru je Centralog Koper.

Uporaba živahnih barv za pleskanje tovornih ladij pa ni nova domislica. Eden največjih svetovnih ladjarjev Maersk je za »svojo« barvo že leta 1955 izbral svetlo modro barvo, po kateri so prepoznane njihove ladje, tovornjaki, tudi mnogi kontejnerji. Po drugi strani so bili veliko bolj »drzni« pri ladjarju Contship v devetdesetih letih. Nekaj ladij

so namreč prebarvali od dna do samega vrha - eno v roza (Contship Germany), drugo v živo rumeno (Contship Singapore), a so se kmalu ustavili in je trend zamrl – do lani.

Kot povsod je to le potrditev, da je pri vsaki drznosti treba imeti stil, sicer lahko učinek izostane ali pa, še slabše, je nasproten od zelenega. Živela profesionalna drznost.

Mateja Dominko

Luški vitamini z 0.0 kilometra



Terenska ekipa z vso resnostjo poroča, ... (foto: Mateja Dominko)

Poleg zelenic, parkov in travnatih površin imamo na pristaniškem območju zasajenih tudi 200 oljk, ki vsako leto obrodijo in nam dajejo dragoceno oljčno olje, darilo za poslovne partnerje. V luki pa imamo poleg tega še nekaj »koristnih« dreves, ki rastejo nenačrtno, po spletu okoliščin.

Med njimi je veliko figovo drevo, ki se vsako leto šibi pod težo sladkih sadežev in raste na »dvorišču« sipkašev.

Aleksander nas je opozoril na zalogovnik svežega sadja ob skladišču na koncu drugega pomola, kjer se je pred nekaj leti zasejala jablana. Najverjetneje je seme vzkliko iz odvrženega ogrizka ob cesti, drevo pa je letos prvič ponudilo jabolka. Že nekaj let zapored pa sadeže ponuja tudi enako samorasla hruška naših generalcev, na kar nas je opozorila **Katja**.

Mljask, luška sadna malica dobesedno na dosegu (najhitrejše) roke.

Mateja Dominko



... saj gredo dobrote iz luškega sadovnjaka hitro v promet. (foto: Katja Štercin Madruša)



... da za obremenjenost in težo vej ni treba skrbeti, ... (foto: Aleksander Pajčič)

Zanimivi tovari: slovenski avtodomi

Adria Mobil iz Novega mesta je v tokratni pošiljki z ladjo odposlala 51 avtodomov slovenske proizvodnje, ki so na trgu zelo zaželeni in vedno bolj iskana vozila za počitniško raziskovanje.

Družba Adria Mobil trži in prodaja svoje izdelke na več kot tridesetih trgih ter treh kontinentih – v Evropi, Aziji in Avstraliji.

»Pošiljka 51 avtodomov Adria Coral XL je bila odpremljena na Novo Zelandijo, kjer bodo namenjeni izposoji počitniških vozil. Potovanja z avtodomom so vse hitreje rastoč segment turizma ter vedno bolj priljubljena oblika preživljanja prostega časa, saj ponuja predvsem pristen stik z naravo in spontanost,« nam je povedal **Davor Dominič** iz družbe Adria Mobil. »Serija avtodomov Coral XL nudi možnost potovanja za največ 6 oseb in ostaja ena najbolj priljubljenih izvedb t. i. mansardnih avtodomov. Glede na kakovost izdelave je zelo zaželeni tudi pri ponudnikih storitev najema počitniških vozil.«

Poleg osebnih vozil in novomeških avtodomov je ladja odpeljala še 85 Mercedesovih tovornjakov, na ladjah MOL pa opazamo trend, da se povečuje izvoz vozil evropske proizvodnje na Daljni Vzhod tudi na področju težkih in visokih vozil (v žargonu high & heavy), kamor uvrščamo denimo gradbene stroje, tovornjake, avtobuse in podobno.

Mateja Dominko



Na ladjah MOL velja pravilo, da morajo biti vsa vozila parkirana s sprednjim delom proti vhodu/izhodu, s čimer se olajša izkrcavanje vozil in zmanjšuje možnost poškodb vozil. Naši šoferji so zato morali avtodome voziti po povezovalni ladijski rampi vzvratno, saj je bilo na ladji že toliko vozil, da obračanje dolgih avtodomov v trupu ladje ni bilo mogoče.

(foto: Mateja Dominko)

Skupina Adria Mobil zaposluje skupno več kot 1.700 ljudi in jo poleg matične družbe sestavlja še 11 odvisnih družb s sedežem v Sloveniji in tujini. Družba je bila do 2017 v slovenski lasti, takrat pa je v lastniško strukturo vstopila francoska družba Trigano in postala večinski lastnik družbe Adria Mobil. Adria Mobil je v letu 2017 prodala 14.300 enot, kar je za 7% več kot leto prej. Znamka Adria je postala premisska blagovna znamka v skupini Trigano in zaseda odličen tržni položaj s široko geografsko prisotnostjo. Paradni konji prihodnjega leta bodo prikoličnice in avtodomi Adria in Sun Living, stavijo pa tudi na nova vozila (vane) serije Twin s številnimi izboljšavami in nadgradnjo. V Skupini izdelujejo še prestižne mobilne hiše xLine in Alpline (med slednjimi izstopa inovativna modularna hiša), ki so primerne za celoletno uporabo.



Luka križišče za Vzhod in Zahod

Kristijan, naš fotograf z licenco za Luški glasnik, pravi: Ladja Brooklands je prišla k nam iz New Yorka, ZDA, medtem ko je na drugi strani bazena ladja COSCO Hong Kong, ki je pot do Kopra začela v Aziji. Nimaš kaj, Luka Koper povezuje kontinente.

Foto: Kristijan Bračun

Kaj imajo skupnega avtomobili in tropsko drevje

Skozi leta se v koprski luki z roko v roki povečujeta pretovor in število ljudi, ki jim Luka Koper daje kruh. S tem rastejo tudi operativne potrebe po garderobah, tuših, sanitarijah, jedilnicah za operativne kadre, pa tudi prostorih za upravni del terminala. Med bolj obremenjenimi je zagotovo Terminal za avtomobile, zato je bil za njihov novi operativno-upravni center glede na razpoložljivi prostor izbran objekt Troples.

Objekt ima zelo zanimivo zgodovino, zato jo z veseljem delimo in ohranjamo za prihodnje rodove.



Objekt, ki mu s pridihom nostalgije še vedno rečemo hala Troples, se nahaja pred cestnim mostom čez Rižano na desni.

NEKOČ

Gigantski hlodi iz najetih afriških gozdov v Koper

Luka Koper se je v sedemdesetih letih usmerjala v določene segmente pretovarjanja. Zaradi t. i. politike odprtih vrat, je drugim podjetjem omogočala, da so si na območju pristanišča gradila lastna skladišča in druge objekte za blago v uvozu, izvozu in v tranzitu (M. Koršič, 1975). Med prvimi je bil Slovenijales, takrat velikan slovenskega lesarstva in lesne industrije ter pomemben igralec na svetovnem trgu lesa.

Slovenijales je na območju pristanišča zgradil lastna skladišča z opremo za pripravo in distribucijo lesa in preko Kopra izvažal slovenski žagan les na bližnji in srednji vzhod ter uvažal les iz



Zvonko Filipin (na fotografiji iz leta 1984) z največjim hodom, ki smo ga kadarkoli pretovorili v Luki Koper. Šlo je za hlod premera 2,2 m in volumna 36 m³.

Rusije. Sledila je gradnja obrata Troples za predelavo tropskega lesa, ki ga je Slovenijales uvažal iz zahodne in centralne Afrike za celotno Jugoslavijo.

Slovenijales je imel v Afriki nekaj svojih gozdov ter zakupljene pravice za sekanje in odvoz tropskega lesa v Slovenijo. V obratu Troples so s specialno žago rezali tropsko hlodovino velikih dimenzij. O velikosti posla priča tudi podatek, da je za te prevoze Splošna plovba vpeljala redno ladijsko linijo Zahodna obala Afrike – Koper, hlodovino pa so vozile ladje Vrhnika, Logatec in druge.

Zvonko Filipin, upokojeni delavec Luke Koper, takratni direktor terminala za les (TOZD Tovori lesa), je ob našem klicu navedene informacije stresel iz rokava in dodal: »Z obratom Troples smo dobro sodelovali. Mi smo pretovarjali hlode in jih skladiščili na naših površinah. Pravzaprav smo težko hlodovino uporabljali tudi za obremenitev in utrjevanje novih nasutih luških površin. Večino hlodov je Slovenijales predelal na Troplesu, ostale pa z železnico transportiral po Jugoslaviji.

Bil je to čas visokega standarda lesarstva v Sloveniji. Za izdelavo notranje opreme, čolnov in drugih lesnih izdelkov smo imeli pri roki vse vrste najkvalitetnejšega tropskega lesa. Takratni izbor in dostopnost bi danes težko našli. Skladiščili smo hlodovino različnih drevesnih vrst: mahagonij, sapeli, sipo, kosipo, tiama, framire, samba, koto, ocume, kaya, iroko, makore in druge.

Sčasoma so zaradi gospodarske krize in deviznih restrikcij najprej odpadle uvozne dobrine tega ranga«.

DANES

Pristanišče se s časom spreminja, spreminjajo se operativne zahteve, poslovne odločitve in s tem podoba luke.

Področje investicij je zaradi prostorske stiske Terminala za avtomobile zato poiskala najbolj optimalno rešitev: na osnovi projektne dokumentacije je za objekt Troples najprej pripravilo preureditev in obnovo stare hale v obsegu gradbeno-obrtniških del in instalacijskih del. V pritličju objekta bodo moške (za okoli 420 oseb) in ženske garderobe (za okoli 55 oseb), vsaka s svojo čajno kuhinjo in jedilnico. V pritličju bo tudi nekaj pisarn, glavna upravna dela terminala pa bo v pisarnah v prvem nadstropju.



Objekt bo opremljen s sistemom kontrole pristopa in požarnim sistemom, sodelavci s Terminala za avtomobile pa naj bi se v nove prostore vselili februarja 2019.

Prostori bivšega Troplesa so tik pred generalno prenovi letos poleti služili še kot začasni »dom« strokovnim delavcem iz upravne stavbe Evropskega energetskega terminala, kjer smo v 50 dneh obnovili tudi njihove delovne prostore. Vodja obeh projektov prenov je bila **Bojana Kavrečič** iz Področja investicij.

Mateja Dominko