



LUKA KOPER Port of Koper

92019

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Clarici

Poslovanje v
prvem polletju

Vse najboljše,
Kontejnarski
terminal!

Gradimo na
Terminalu za
avtomobile

Filharmonični
koncert v
pristanišču

40 let kontejnerskega terminala

10. septembra 1979 je na južnem delu prvega pomola potekala slavnostna otvoritev kontejnerskega terminala. Njegova letna zmogljivost je bila takrat 50.000 TEU letno, na skladišče pa smo lahko zložili 2.400 kontejnerjev. Ob 150 metrov dolgi obali smo lahko privezali ladje z ugrezom do 9,5 metrov.



Slovesnosti ob otvoritvi kontejnerskega terminala so se udeležili skoraj vsi prebivalci Kopra, bilo jih je okoli 10.000, so takrat zapisali v Luškem glasniku.

Leta 1983 smo vpeljali novo tehnologijo skladiščenja kontejnerjev, ki velja še danes. Od t. i. pajkov (straddle carrier), ki so bili sposobni zlagati le po dva kontejnerja v višino, smo prešli na uporabo mostnih dvigal oz. t. i. transtejnerjev (RTG - rubber tyred gantry crane), ki so nam omogočili zlaganje več kontejnerjev v višino.

V naslednjih letih smo še nekajkrat podaljšali kontejnersko obalo, poglobili morje, nabavljali nova dvigala in drugo opremo, zgradili nove železniške tire, izvedli obsežna gradbena dela za povečanje skladiščnega prostora, reorganizirali delo ter ustvarili številna nova delovna mesta.

Danes je kontejnerska obala dolga skoraj 600 metrov, na njej stoji devet kontejnerskih dvigal. V letu 2018 se je pretovor

že močno približal milijonu TEU. Z vgradnjo testnih pilotov smo letos julija začeli z izgradnjo našega najpomembnejšega infrastrukturnega projekta, zadnjim podaljšanjem prvega pomola. Ta je pomemben zaradi naraščajočega trenda kontejnerizacije v svetu. Pristanišča si danes večinoma konkurirajo prav na področju kontejnerjev in koprsko pristanišče je že od leta 2010 v samem vrhu pristanišč severnega Jadrana.



Prvo kontejnersko dvigalo, ki ga danes ni več v pristanišču, je izdelala mariborska Metalna.

Podaljšan pomol in dodatne skladiščne površine bodo tako zagotovile nadaljnji razvoj in povečale mednarodno konkurenčnost pristanišča. Celotna investicija bo predvidoma zaključena leta 2021 in bo zagotovila letno kapaciteto kontejnerskega terminala najmanj 1,5 mio TEU (kontejnerskih enot) letno.

Tatjana Jazbec



Kontejnerski terminal Luke Koper danes. Foto: Kristijan Stojaković

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.
Izdaja Luka Koper, d. d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Mateja Dominko
Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedlinik, Mateja Clarici, Maja Gverič, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

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 Poženel


Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 2.400 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Premik ladijske industrije v zeleno



Foto: Jaka Ivančič

Po krajšem poletnem premoru smo redakcijo Luškega glasnika ponovno poslali na teren in zbrali vrsto zanimivosti in novosti. Tudi to, da se število naših bralcev povečuje in smo morali naklado povečati že na 2.300 izvodov. Logično, saj smo v enem letu, torej v primerjavi s prvim polletjem lani, povečali število zaposlenih v skupini za 40 odstotkov. Poleg tega smo v tem mesecu medse sprejeli prve kolege, ki so sicer zaposleni pri kadrovske agencijah. Tudi v imenu redakcije Luškega glasnika jim izrekamo toplo dobrodošlico in upamo, da se bodo v naši sredini počutili lepo.

Leta 2019 si ne bomo zapomnili samo po večjem številu zaposlenih, ampak tudi po rekordnem številu gostov iz potniških ladij. Ti naj bi presegli prejšnji rekord iz leta 2011, ko je Koper obiskalo več kot 108.000 »turističnih križarjev«. Kljub temu, da so ti gosti načeloma dobrodošli povsod po svetu, pa je vse pogosteje slišati kritike na račun vplivov potniških ladij na okolje. Nevladna okoljevarstvena organizacija Transport in okolje s sedežem v Bruslju je junija letos objavila podatek, da so 203 potniške ladje, ki so v lanskem letu plule po evropskih morjih, v zrak spustile dvajsetkrat več žveplovih oksidov kot vsi avtomobili v Evropski uniji skupaj. Podatek sicer ne preseneča. Stanje na področju tovornih ladij je še slabše. Vendar ne smemo posploševati. Približno 90 % celotne blagovne menjave na svetu poteka po morju. Kar pomeni, da je morski promet z vidika tone na kilometer še vedno ena izmed najbolj zelenih transportnih rešitev. Potrebno je tudi razlikovati med gorivom, ki ga ladja uporablja za prevoz, in gorivom, ki ga uporablja za pogon generatorjev, ko je privezana v pristanišču. Za pogon ladij resda uporabljajo manj rafinirane naftne mešanice, med tem ko so ladijski motorji v pristanišču ugasnjeni in ladja proizvaja potrebno energijo preko generatorjev na navadno kurilno olje. Vendar se na področju goriv za ladje napovedujejo epohalne spremembe. In to že prihodnje leto. IMO, Svetovna pomorska organizacija, je namreč v dogovoru z ladjarji sklenila, da lahko ladijsko gorivo, od leta 2020 naprej, vsebuje največ 0,5 % žvepla (trenutno

je meja 3,5 %). Na območju med Rokavskim prelivom in Baltskim morjem pa je EU že pred leti omejila vsebnost žvepla v gorivu komercialnih ladij na 0,1 %.

Visok strošek, ki ga predstavlja ladijsko gorivo za ladjarje, pa vendar tudi vse višja okoljevarstvena zavest sta sprožila pravo malo tekmovalje med ladjarji, kdo bo bolj zelen. Na trgu se že pojavljajo ladje na utekočinjen naftni plin. V Kopru smo privezali tudi tovorno ladjo, ki jo lahko poganja vetrna energija. Zanimiv pa je pristop francoskega ladjarja CMA CGM, ki je nedavno z velikim pompom oznanil, da bo svojo floto ladij postopoma predelal na pogon na utekočinjen naftni plin. V primerjavi s klasičnim ladijskim gorivom bo plin zmanjšal emisije žvepla in drobnih prašnih delcev kar za 99 %, ogljikov dioksid pa za 20 %. Še bolj pa odmeva odločitev, da njihove ladje ne bodo nikoli uporabljale severnomorske poti vzdolž obale Sibirije, čeprav predstavlja najkrajšo morsko povezavo med Azijo in Evropo. Zaradi klimatskih sprememb in taljenja ledu je namreč ta pot postala vse bolj zanimiva alternativa za ladjarje, čeprav jo lahko trenutno uporabljajo le v poletnih mesecih, pa še to le posebne vrste ladij. Če bi ladjarji začeli množično uporabljati to pot, v luči pričakovanega zviševanja temperatur v prihodnjih desetletjih, bi to pomenilo resno grožnjo sedanji morski povezavi med Azijo in Evropo preko Sueškega kanala, ki jo uporablja tudi večina ladij namenjenih v koprsko pristanišče. Vendar so pri CMA CGM prepričani, da je arktični naravni ekosistem tako občutljiv in tako pomemben za bodoče človeške rodove, da ga je potrebno za vsako ceno zaščititi. Tudi na račun večje konkurenčnosti. Glede na to, da postaja okoljevarstvo vse bolj pomembna komponenta poslovanja tudi podjetij v logistiki, je pričakovati, da bodo vzoru francoskega ladjarja sledili tudi drugi. Vse več je namreč podjetij, ki svoje poslovne partnerje izbirajo tudi na podlagi njihove zavezanosti k trajnostnemu razvoju. In v tem kontekstu se lahko Luka Koper pohvali, da je med pristanišči dokazano primer dobre prakse.

Sebastjan Šik

Poslovanje v prvem polletju

Skupina Luka Koper je v obdobju januar – junij 2019 ustvarila čiste prihodke od prodaje v višini 120 milijonov evrov oziroma 6 % več kot v enakem obdobju lani. Višji prihodki so bili doseženi predvsem iz naslova skladiščenja, dviga cen in boljše strukture pretovora.

Na poslovne rezultate so najbolj vplivali stroški dela, ki so bili, glede na lansko polletje, višji za 8,4 milijona evrov. Prvo polletje je bilo namreč v znamenju novih zaposlitev kot posledica izvajanje reforme IPS sistema. Število zaposlenih v Skupini se je tako povečalo za 40 % na 1.662 zaposlenih.

Čisti poslovni izid Skupine je ob polletju znašal 25 milijonov evrov, kar je 28 % manj kot v letu 2018, vendar, če ne upoštevamo odškodnine za poškodovano dvigalo v višini 9,1 milijona evrov, ki smo jo prejeli lani, bi bil čisti poslovni izid le za 8 % nižji od doseženega v prvem polletju lani.

Finančna zadolženost Skupine ostaja na nizki ravni. Kazalnik neto finančna zadolženost/EBITDA je v obravnavanem obdobju znašal 0,2, v letu 2018 pa 0,4. Nizka vrednost kazalnika kaže na

visoko finančno stabilnost družbe in celotne Skupine ter pripravljenost na vstop v še intenzivnejše obdobje naložb v infrastrukturo, opremo in procese. Teh je bilo letos bistveno več kot lani, saj je Skupina za naložbe namenila 16,5 milijona evrov – skoraj štirikrat več kot v prvi polovici 2018. Med večje, že zaključene naložbe v prvem polletju spada nov vhod za tovarnjake, več manjših infrastrukturnih posegov ter nova prekladalna oprema. V teku pa so tudi štirje strateški projekti: gradnja RO-RO priveza v tretjem bazenu, nova skupina tirov v zaledju tretjega bazena, podaljševanje prvega pomola in gradnja garažne hiše.

Omenjene investicije bodo pričakovano vplivale na večji pretovor blaga v pristanišču, ki je v prvem polletju zabeležil 1% padec. Najbolj je

upadel pretovor avtomobilov, saj je trend prodaje novih avtomobilov na svetovnem trgu že daljše obdobje negativen. V skupini generalnih tovorov prav tako že dalj časa beležimo padec prometa rezanega lesa, zaradi politične nestabilnosti v severni Afriki in na Bližnjem vzhodu, ter volatilitnost na trgu železovih proizvodov.

Po drugi strani pa se nadaljuje pozitiven trend kontejnerizacije, kjer se konvencionalni tip ladijskih prevozov zmanjšuje na račun prevozov v zabojnikih. Število kontejnerskih enot (TEU) je tako zraslo za 2 % v primerjavi z enakim obdobjem lani. Čedalje pomembnejši je segment polnjenja in praznjenja kontejnerjev, ki ustvarja multiplikativne učinke na več terminalih in nudi priložnost za storitve z višjo dodano vrednostjo.

(v evrih)	Luka Koper, d. d.			Skupina Luka Koper		
	jan - jun 2018	jan - jun 2019	IND 2019/ 2018	jan - jun 2018	jan - jun 2019	IND 2019/ 2018
Nerevidirani rezultati						
Čisti prihodki od prodaje	111.255.542	117.857.106	106	113.322.196	119.903.832	106
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) ¹	41.714.955	28.603.752	69	42.517.066	29.587.548	70
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) ²	55.999.682	42.910.759	77	57.232.522	44.256.969	77
Poslovni izid iz financiranja	743.401	1.147.006	154	-502.757	-112.554	22
Čisti poslovni izid	34.663.418	24.821.409	72	34.805.355	25.197.558	72
Naložbe	4.018.378	15.562.252	387	4.296.955	15.940.797	371
Število zaposlenih	1.002	1.508	150	1.185	1.662	140

¹Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) = razlika med poslovnimi prihodki in stroški poslovanja

²Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) = poslovni izid iz poslovanja (EBIT) + amortizacija

Med 900 ocenjenimi pristanišči Koper na 80. mestu

Agencija Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD) vsako leto objavi lestvico najbolj povezanih kontejnerskih pristanišč, osnova za razvrstitev pa je indeks LSCI - Liner Shipping Connectivity Index. Izračun indeksa za posamezno pristanišče temelji predvsem na številu in pogostosti povezav z drugimi pristanišči ter velikosti ladij, ki v njih plujejo.

Število in pogostost ladijskih servisov ima pomembno vlogo pri ocenjevanju vplivnega območja nekega pristanišča. Več kot je destinacij in večja kot je frekventnost povezav, več izbire imajo naročniki prevoza pri načrtovanju

najbolj optimalne logistične rešitve. Med 900 ocenjenimi pristanišči je na vrhu lestvice letos pristal Šanghaj. Med prvo dvajsetico prevladujejo azijska pristanišča, od evropskih najdemo le Antwerpen, Rotterdam in Hamburg.

Koper se je uvrstil na 80. mesto in je že od leta 2006, odkar UNCTAD objavlja lestvico, **najvišje uvrščena kontejnerska luka v Jadranu**. Trst se je uvrstil na 84., Reka na 86., Benetke pa na 189. mesto.

Jadranska transportna pot je v zadnjem desetletju močno povečala svoj pomen. Leta 2009 so štiri severnojadranska pristanišča skupaj pretovorila 1,12 milijona TEU, lani že 2,47 milijona TEU. Svetovni logisti in ladjarji so prepoznali prednosti jadranskih pristanišč za servisiranje trgov Srednje Evrope, zato se je določen del tovora preusmeril iz pristanišč

Severne Evrope. Po drugi strani pa so se v tem času gospodarsko razvijale srednjeevropske države, ki so naravno zaledje severnega Jadrana.

Koper je danes po povezljivosti s pristanišči severnega Jadrana precej izenačen, saj smo večinoma vključeni v iste ladijske linije. Razlikujemo se po pretovoru, po številu kontejnerskih enot, ki jih posamezna ladja pretovori.

V Kopru imamo zdaj 40% delež pri kontejnerskem prometu v severnem Jadranu in smo največji terminal v tej regiji, v letu 2019 pa načrtujemo doseči zgodovinski pretovor 1 milijon TEU.

Rok Štemberger

Razvrstitev v letu 2019	Indeks LSCI (točke od 2010 do 2019)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
80. mesto	Koper	19.44	20.40	20.50	20.64	21.41	25.49	27.70	31.41	32.79	36.74
84. mesto	Trst	17.04	18.63	19.40	18.88	19.29	23.27	25.27	28.85	31.33	35.54
86. mesto	Reka	16.69	18.10	18.23	18.33	19.18	22.16	25.08	28.71	30.94	35.21
1. mesto	Šanghaj	107.17	122.48	117.16	117.80	120.22	125.34	127.86	126.39	133.58	134.32

Japonska gospodarska delegacija v Luki Koper

Luko Koper je 2. avgusta obiskala močna gospodarska delegacija japonskih poslovnih partnerjev, ki so prišli pod okriljem pristaniške uprave Nagoya, najmočnejšega japonskega pristanišča. Pokazali so velik interes za še večjo rabo logistične poti preko Kopra, v luki Koper trenutno za Japonsko pretovorimo blizu pol milijona ton različnih vrst tovora letno.

Pristaniška uprava Nagoya vsako leto v različna pristaniška mesta po svetu organizira poslovno odpravo, s čimer spodbuja gospodarsko izmenjavo. Luka Koper je tako gostila 38 gostov, predstavnikov javnega in zasebnega poslovnega sektorja, japonskega pristanišča Nagoya ter trgovinske in

industrijske zbornice v Nagoyi. Srečanju so se pridružili predstavniki Luke Koper in pristaniške skupnosti.

Sodelovanje Luke Koper z Japonsko

Preko koprskega pristanišča je v letu 2018 za Japonsko in z Japonske v Evropo potovalo približno 430.000 ton blaga (13% več kot v 2017), večinoma kontejnerjev in avtomobilov. Japonsko s koprskim pristaniščem trenutno povezuje kar 5 ladjarjev (Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen in COSCO). Potencial za še obsežnejše sodelovanje je zagotovo v pretovoru vozil, jekla in pločevine, projektnih tovorov ter različnega blaga v kontejnerjih.

Japonski poslovni partnerji si želijo večjega sodelovanja, opozarjajo pa, da ima konkurenčna in kvalitetna logistična storitev preko Kopra potencialno ozko grlo. Gre za izgradnjo drugega

tira Koper–Divača oziroma odsotnost alternative (2. tira), če pride do nepredvidenih dogodkov na obstoječem tiru. Zato so novico o napredku gradnje druge železniške žile do pristanišča z navdušenjem sprejeli.

O pristanišču Nagoya

Nagoya je z 2,3 mio prebivalcev četrto največje japonsko mesto za Tokiom, Yokohamo in Osako. Pristanišče Nagoya je največje japonsko pristanišče po skupnem pretovoru blaga, ki ima ladijske povezave s približno 170 državami po svetu. V letu 2018 je skupni pretovor v pristanišču Nagoya znašal 197 milijonov ton, kar je za 0,3 % več kot leto prej. Pristanišče Nagoya že 17. leto zapored ohranja primat po obsegu pretovora, ki ga pretovorijo vsa pristanišča na Japonskem.

Foto: Tina Bizjak



Predsednik Luke Koper **Dimitrij Zadel** in vodja japonske delegacije **Jiro Takahashi**, predsednik Združenja za promocijo pristanišča v Nagoyi ob izmenjavi protokolarnih daril.



Delegacijo smo gostili v prostorih Naravnega rezervata Škocjanski zatok, ki je živi dokaz za prijazno sobivanje pristanišča z naravnim okoljem.

Sodelovanje z Brazilijo

10. julija sta bila na obisku v našem pristanišču veleposlanik Brazilije **Renato Mosca de Souza** in **Ivan Knežević**, častni konzul Brazilije v Sloveniji. Brazilija je mednarodno menjavo s Slovenijo lani povečala za kar 25 %.

V letu 2017 smo z Brazilijo preko Kopra pretovorili 1.287.000 ton, v letu 2018 pa 1.575.000 ton.

Večinoma gre za sipke tovore (koruza, soja) in razsute tovore (premog, železova ruda) v uvozu za Evropo.

Gre za tovore, ki prinašajo veliko tonažo in so odvisni od mednarodne trgovine in gibanja cen na svetovnih trgih, so pa kljub temu pri pridobivanju tovrstnih poslov potrebne naše aktivnosti.

Z brazilskimi strankami smo v letu 2018 pretovorili tudi

2.500 TEU, približno polovico v uvozu.

V zadnjih letih smo se na pobudo slovenskega veleposlaništva v Braziliji in brazilskega veleposlaništva v Ljubljani pogovarjali o tesnejšem sodelovanju med Luko Koper in lukama Santos in Suape v Braziliji.

Mitja Dujc



Veleposlanika Brazilije Renata Mosca de Souza (levo) in Ivana Kneževića (desno), častnega konzula Brazilije v Sloveniji je sprejel predsednik uprave Dimitrij Zadel. Foto: Žiga Fišer

Podaljšanje kontejnerske obale se je pričelo

25. julija smo začeli z vgradnjo testnih pilotov za podaljšanje prvega pomola, kar je zagotovo najpomembnejši infrastrukturni projekt, ki bo zagotovil nadaljnji razvoj in povečal mednarodno konkurenčnost pristanišča. Gre za strateško naložbo, zaradi katere bomo ohranili primat med kontejnerskimi terminali v severnem Jadranu.

Projekt podaljšanja prvega pomola predvideva izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra ter izgradnjo zalednih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m².

Dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, bo tako znašala 695 metrov. Celotna investicija naj bi bila zaključena leta 2021 in bo zagotovila letno kapaciteto kontejnerskega terminala najmanj 1,5 mio TEU (kontejnerskih enot) letno.

Podaljšanje prvega pomola je ključen strateški projekt družbe, ki poleg naložb v infrastrukturo predvideva tudi nabavo novih dvigal, strojev in druge opreme. Luka Koper bo tako samo v posodobitev in povečanje kontejnerskega termina vložila skupaj okoli 235 mio € (del investicij, vključno



Takole smo v objektiv ujeli prve testne pilote, ki bodo nosili zadnji podaljšek pomola. Foto: Kristjan Stojaković

z nabavo novih dvigal, poglobljanjem bazena, novimi tiri in drugimi investicijami je bil že realiziran).

Družba je za to naložbo

pridobila tudi evropska sredstva v skupni višini 6 mio €, in sicer v okviru projekta NAPA4CORE (iz programa Instrument za povezovanje Evrope).

Prvi agencijski delavci že pričeli z delom

Družba je preko javnega razpisa izbrala t. i. kadrovske agencije, ki bodo skupaj zagotavljale 346 delavcev za različna delovna mesta (delovodja, kontrolor, viličarist, voznik in luški transportni delavec).

Izbrana so bila štiri podjetja: HSG Kariera, Adecco H.R., No problem 2017 in T-momo, s katerimi smo podpisali pogodbe o sodelovanju za eno leto. Vključevanje delavcev v delovne procese v pristanišču bo potekalo postopoma, podobno kot pri zaposlitvi 307 delavcev iz prvega stebra strategije IPS.

Delavcem bodo zagotovljene enake pravice iz kolektivne pogodbe ter enake dolžnosti, kot delavcem v matični družbi. Zavedamo se, da moramo poleg navedenega

zagotoviti enakopravno obravnavo delavcev in spoštovanje njihovih pravic, zato pogodbe vsebujejo tudi določila, da evidenco delovnega časa, ki bo osnova za plačilo, vodi Luka Koper kot uporabnik oz. naročnik. Evidenco za vsakega delavca bo tako Luka Koper poslala posameznemu zunanjemu delodajalcu, ki nam bo izstavil račun, katerega obvezna priloga bo specifikacija pregleda izplačil napotnim delavcem z vsemi dodatki, ki pripadajo delavcu skladno z zakonodajo, skladno z našo kolektivno pogodbo ter skladno z našimi internimi akti. Ob tem pa nam bodo morali delodajalci pošiljati kot dokazila obračunske liste, Rek obrazce, dokazila o plačanih prispevkih zaposlenim.

Pogodbe vsebujejo tudi socialno klavzulo, ki predvideva prekinitev pogodbe v primeru, če pristojni državni organ ali sodišče s pravomočno odločitvijo ugotovi kršitev delovne, okoljske ali socialne zakonodaje. Ali če je pristojni državni organ pri delodajalcu

ugotovil najmanj dve kršitvi v zvezi s plačilom za delo, delovnim časom, počitki, zaposlovanjem na črno in podobno in mu je bila s pravomočno odločitvijo izrečena globa za prekršek.

Sebastjan Šik



2. septembra je tako nastopila delo prva skupina delavcev iz t. i. II. stebra strategije, ki bodo nekatera luška dela izvajali preko kadrovske agencije. Postopoma bodo prihajali še vse do decembra, ko jih bo skupaj 346. Agencijskim delavcem bodo zagotovljene enake pravice iz kolektivne pogodbe ter enake dolžnosti, kot jih imamo zaposleni v Luko Koper, d. d.. Foto: Tatjana Jazbec

Paket novosti za avtomobile: dodatni tiri, privezno mesto in garažna hiša

Izbran je bil izvajalec za gradnjo garažne hiše, koprski terminal za avtomobile med največjimi v Sredozemlju. Avtomobili so ena od strateških blagovnih skupin v Luki Koper, kar jo uvršča v vrh avtomobilskih terminalov v Sredozemlju. Zaradi povečevanja skladiščnih zmogljivosti za vozila in konkurenčne prednosti sta trenutno v pristanišču dve gradbišči, ki se jima bo kmalu pridružilo še tretje.

Izbor izvajalca del za izgradnjo garažne hiše (za izvedbo druge A faze skladiščnega objekta za avtomobile) je konec julija postal pravnomočen. Garažno hišo bo gradilo podjetje GIC GRADNJE s poslovnim partnerjem PRO – CONCRETE.

pretovora za okoli 162.000 avtomobilov. Z izgradnjo garaže bomo zadostili čedalje večjemu povpraševanju strank po pokritih skladiščnih površinah, hkrati pa bomo povečali enkratno skladiščno kapaciteto in izboljšali interno logistiko pri pretovoru avtomobilov.



Obstoječi garažni hiši (desno) bomo dodali še eno s 6.000 parkirnimi mesti. Foto: Peter Kleva



Lepo vidna nova skupina železniških tirov v izgradnji - nova »železna cesta« bo zunanji svet povezala direktno s srcem Terminala za avtomobile. Foto: Kristijan Stojaković



V tretjem bazenu se bo Terminal za avtomobile končno ponašal s »svojim« direktnim dostopom do morja tik ob skladišču; izgradnja novega RO-RO priveza. Foto: Kristijan Stojaković

Pristanišče	Uvoz	Izvoz	Skupaj število vozil	I18/17
Zeebrugge, Belgija	1.310.743	1.520.525	2.831.268	100
Bremerhaven, Nemčija	650.000	1.530.000	2.180.000	99
Antwerpen, Belgija	563.748	732.429	1.296.177	105
Barcelona, Španija	265.244	544.974	810.218	97
Valencia, Španija	314.929	505.292	820.221	103
Koper, Slovenija	326.490	427.919	754.409	102

Vir: ESPO, spletne strani pristaniških uprav

Nova garažna hiša bo imela 6.000 parkirnih mest, kar bo omogočilo povečanje letnega

Avtomobilski terminal Luke Koper je v minulih letih postal eden najpomembnejših v

Evropi in sodi med največje v Sredozemlju. Po podatkih iz leta 2018 je Koper še vedno med prvimi tremi evropskimi pristanišči v Sredozemlju.

Trenutno sta za povečanje zmogljivosti avtomobilskega

terminala v teku še dva projekta: izgradnja priveza za RO-RO ladje (ladje za prevoz vozil) v tretjem bazenu in nova skupina železniških tirov v zaledju tretjega bazena.

ACARS: novi razvojni izzivi

Zamiselnost o novem sistemu se je pojavila zaradi želje po večji produktivnosti na terminalu in optimiziranju razpoložljivega skladiščnega prostora. Hkrati pa smo potrebovali učinkovitejšo sledenje blaga in si želeli boljše komunikacije med terminalom in naročniki.

S pomočjo spletnih tehnologij ACAR strankam nudimo enostavno naročanje storitev, kar vključuje tako osnovne

kot tudi vse dodatne storitve. Terminal prejema vsa naročila v strukturirani obliki najav, kar omogoča preglednost naročil. Rešitev omogoča planiranje dela na terminalu in »on-line« povezavo s prenosnimi čitalci, ki nudijo podporo izvedbi storitev na terenu. Uporabniki aplikacije in stranke si lahko z nekaj kliki oblikujejo najrazličnejše preglede in poročila.

Delo v operativi je izredno dinamično, dnevno se moramo prilagajati vedno novim situacijam na terminalih, zato je bilo načrtovanje sistema zahtevno. Kljub temu, da je ACAR v uporabi šele leto dni, pa se njegov razvoj še ni zaključil.

Med drugim smo v letošnjem letu sistem ACAR povezali tudi s sistemom za najavo

kamionov VBS (Vehicle Booking System). Tako lahko naročniki kar v ACAR modulu za naročanje oddajo potrebne podatke o predvidenem prevozniku in vozniku kamiona. Prav tako se po pripravi in potrditvi plana podatki iz ACAR avtomatično prenesejo v VBS.

Aleš Horvat

Vojaške ladje v koprskem pristanišču

Občasno luka Koper gosti tudi vojaška plovila, saj Slovenija v duhu dobrih mednarodnih odnosov in obrambe sodeluje s številnimi (pomorskimi) državami. V enem tednu smo tokrat dobili v goste kar dve taki ladji, dva rušilca, oba z druge strani širnega morja, pa vendar po namenu vtisu precej drugačna.

Najprej je brez pompa 30. avgusta k nam prišla vojaška ladja USS Porter, rušilec iz številčne flote ameriške vojne mornarice. Po nekaj dneh in le malo opravljenih formalnih obiskih, je enako tiho, kot je priplula, ladja USS Porter izplula iz koprške luke in zapustila slovenske vode.

Pet dni kasneje, 3. septembra pa je v koprsko pristanišče priplula še ena vojaška ladja, »Brasil« - šolski rušilec brazilske mornarice. Slovenijo je obiskala v okviru 33. praktičnega usposabljanja bodočih

častnikov mornarice, zaradi večanja prepoznavnosti pa so poleg protokolarnih obiskov izvedli celo ogleda za turiste in predzadnji večer na krovu pripravili družabno srečanje zaprtega tipa.

Bodoči mornariški častniki na ladji Brasil pridobivajo izkušnje, saj se med potovanjem učijo praktične navigacije, meteorologije, pomorstva, pomorskih operacij, odprave napak in pomorskega upravljanja, obenem pa poteka tudi pomembna faza usposabljanja in prilagajanja

življenju na krovu. Poleg izobraževanja, si želijo predstavljati svojo državo

v različnih pristaniščih ter s tem tkati tesnejše vezi s prijateljskimi državami.



Brazilci so na svojo ladjo Brasil izjemno ponosni. Od 21. julija do 15. decembra bo obiskala 18 pristanišč v 15 državah: Salvador in Fortaleza (Brazilija), Praia (Zelenortske otoki), Valencia (Španija), Monako (Monako), Civitavecchia (Italija), Split (Hrvaška), **Koper (Slovenija)**, Haifa (Izrael), Aleksandrija (Egipt), Toulon in Le Havre (Francija), Hamburg (Nemčija), London (Anglija), Lizbona (Portugalska), Baltimore in Mayport (ZDA) in San Juan (Portoriko). Foto: Mateja Clarici



Strogo varovano območje okrog ladje ameriškega rušilca smo zavarovali z zidom iz kontejnerjev, prehod do ladje je bil 24 ur na dan skrbno nadziran. Foto: Mateja Dominko



Posadko »Brasil« sestavlja 31 častnikov in 218 članov posadke, na krovu pa je tudi 227 bodočih častnikov mornarice (vsi iz pomorske akademije) in drugih predstavnikov brazilske vojske, letalstva, nacionalne trgovske mornarice, civilne službe mornarice in ministrstva za zunanje zadeve. Na ladji so še predstavniki različnih prijateljskih držav: Argentina, Čile, Mehika, Portugalska, Paragvaj, Peru, Velika Britanija, Urugvaj in Združene države Amerike. Foto: Mateja Clarici

Vaja: sredi morja gasili požar

7. septembra zgodaj zjutraj se je v Koprskem zalivu odvila mednarodna reševalna vaja NAMIRG (North Adriatic Maritime Incident Response Group). Po scenariju je »prišlo do trka dveh tovornih ladij«, v ladji za prevoz vozil je zagorelo, iz nje pa je začelo iztekati gorivo.

Na vaji so sodelovali številni akterji, poleg poklicnih gasilcev iz Kopra, hrvaške Istre in Trsta, tudi URSP, Regijski štab civilne zaščite za obalno regijo, med drugimi pa tudi Maritimna enota Luka Koper INPO. Dogodek je na morju trajal dobri dve uri, nato pa je sledila temeljita analiza dogajanja in podajanje smernic za izboljšave.



Gašenje, reševanje poškodovanih ter omejevanje iztekanja goriva v morje s plavajočimi baržami ter nato pobiranje razlite snovi z morske gladine s posebnimi pivniki so bile glavne točke vaje, ocenjevalci pa so preverjali tudi ustreznost komunikacije med udeleženci. Foto: Kristjan Stojaković

Videti je treba celotno sliko področja

Mitja Korva je pred časom prevzel vodenje Področja nabave v Luki Koper. Prišel je iz podjetja OMV Slovenija, kjer je delal v oddelku splošne nabave, nazadnje kot vodja oddelka investicij. Za Luko se je odločil iz želje po spremembi ter dela v lokalnem podjetju.

NAŠE BRALCE GOTOVO ZANIMA, OD KOD STE, KAJ STE PO POKLICU, KJE STE DELALI?

Prihajam iz Dekanov pri Kopru, po poklicu sem diplomirani ekonomist. Krajše obdobje sem delal v Banki Koper, nato pa sem se leta 2002 zaposlil na podjetju OMV Istrabenz, nazadnje pa v OMV Slovenija, kjer sem delal krajši čas v oddelku zunanje trgovine, nato v oddelku splošne nabave. Bil sem tudi vodja področja vzdrževanja mreže bencinskih servisov, področni vodja za bencinske servise Obalno-kraške regije in vodja oddelka investicij od 2006 do 2019.

ZAKAJ ODLOČITEV ZA LUKO KOPER?

Želja po spremembi, novih izzivih, želja po delu v lokalnem podjetju.

KAKŠNO JE BILO VAŠE MNENJE O LUKI PREJ IN KAKŠNO JE SEDAJ?

Dokler nisem pričel z delom v Luki Koper, si nisem predstavljal kompleksnosti in zahtevnosti poslovanja te družbe.

VAS JE KAJ PRESENETILO V NOVEM DELOVNEM OKOLJU?

Predvsem sistematizacija procesov, tu je vse dokumentirano, posledično imamo zato ogromno postopkov in dokumentov, ki so potrebni za izvedbo določenih aktivnosti. Po drugi strani to pomeni sledljivost, preglednost in transparentnost.

KAJ MENITE O CENTRALIZACIJI NABAVE, PREJ JE BILA NAMREČ



Foto: Mateja Clarici

RAZPRŠENA PO ORGANIZACIJSKIH ENOTAH?

Centralizacija nabave prispeva k boljšim nabavnim pogojem, preglednosti postopkov, razmejitvi odgovornosti, dvigu kvalitete storitev, seveda pa tudi k izgradnji dobrih poslovnih odnosov z dobavitelji.

KATERE SO BILE PRVE NALOGE, KI STE SI JIH ZASTAVILI?

Spoznati v podrobnosti področje dela, ki ga pokriva Področje nabave. Potrebno je izvesti optimizacije v določenih postopkih, pospešiti določene nabavne postopke in izvesti združitev nabav za sorodne blagovne skupine ter sklenitev komercialnih pogodb z dobavitelji za daljše obdobje.

LUKA KOPER JE VELIK IN POMEMBEN NAROČNIK ZA RAZLIČNE DOBAVITELJE. NA KAJ JE POTREBNO ŠE POSEBEJ PAZITI PRI NABAVAH?

Upoštevati moramo pravila in zakonodajo na področju nabave, delovati moramo transparentno. Seveda moramo zagotavljati najboljše rezultate v vsakem postopku nabave, delovati učinkovito in korektno komunicirati z dobavitelji ter z njimi vzpostaviti dobre poslovne odnose.

KAKŠEN VODJA STE?

Sam o sebi mislim, da sem zahteven, razumevaajoč in družaben.

KAJ (NAJBOLJ) GENITE PRI SODELAVCIH?

Upoštevanje rokov in pravil, samostojnost, zavzetost, proaktivnost in seveda pripadnost podjetju. Velik doprinos nabavi ima poznavanje dela, tehnoloških postopkov in opreme, kar se posledično odraža v sami kvaliteti nabavnih postopkov. Zaposleni v nabavi se morajo zavzemati, da vidijo celotno sliko (big picture), ne pa samo zgolj posamezno nabavo. Na tak način lahko opozarjajo notranje naročnike glede morebitnih pomanjkljivosti.

KAJ POČNETE V PROSTEM ČASU?

V prostem času se ukvarjam z oljkarstvom, urejam okolico hiše, od športnih aktivnosti pa sta mi všeč kolesarjenje in hoja.

Sonja Kranjec

POPRAVEK: Predstavnice Luke Koper skozi čas

V prejšnji številki (7/8 2019) smo objavili pogovor s predstavnico Luke Koper za češki in slovaški trg ter zapisali, da je prva predstavnica Luke v tujini. Nekaj bralcev »s kilometrino« nas je prijazno opomnilo, da to ni tako in zato z veseljem in v opravičilo pogumnim ženskam, ki so to delo opravljale že prej, objavljamo popravek.

Med prvimi ženskami, ki so predstavljale Luko Koper v tujini so bile **Lojzka Veršnik** v Münchnu (že leta 1969) in za



Na fotografiji z desne proti levi: Lilijana Šik, **Ivana (Anica) Redko**, Helena Štemberger in spodaj levo **Lojzka Veršnik**.

njo **Ivana (Anica) Redko** (na fotografiji spodaj). Konec 80-ih je bila v Beogradu predstavnica **Slobodanka Milić**.

Omeniti pa velja tudi predstavnico, ki sicer ni bila v tujini, je pa Luko Koper predstavljala v predstavništvu in Ljubljani – to je bila **Emilija Ukmar-Anda**.

30 let terminala za glinico

Terminal za glinico je začel delovati leta 1989 kot skupna naložba norveškega podjetja Norsk Hydro, slovenske Tovarne glinice in aluminija (TGA) in Luke Koper. Hydro je investiral v tehnologijo in opremo, TGA v izgradnjo betonska silosa, prostor za terminal pa je dala na razpolago Luka Koper.

Terminal je pričel poskusno obratovati februarja 1989, uradna otvoritev pa je bila 17. avgusta istega leta. Ker je investicija veljala za največjo naložbo tujega partnerja v prosti coni Luke Koper, se je dogodka udeležil tudi predsednik izvršnega sveta Slovenije **Dušan Šinigoj**.

Danes Terminal za glinico sestavlja silos za 20.000 ton glinice, ladijski razkladalec, transportna linija, ki »prenaša« glinico z obale v silos, vmesni silos za polnjenje vagonov ter železniška tehnična. Odjemalca glinice na terminalu sta dva: že od samega začetka slovenski Talum (nekdanji TGA) in slovaški Slovalco, ki se oskrbuje s surovino v Kopru od leta 1996 dalje.



Napisa Hydro Aluminium na silosu ni več, saj je po desetih letih skladno s pogodbo terminal prešel v last Luke Koper. Foto: arhiv Luke Koper

Kako bi strnila 30-letno delo terminala za glinico smo povprašali tehnologa **Borisa Pečarja** in delovodjo električarja Igorja Veljaka, ki delo na terminalu najbolje poznata, saj sta tam vse od začetka.

KAKO JE BILO VČASIH?

»Na terminal sva iz električne delavnice prišla za vzdrževalca s škatlo orodja in temu smo takrat rekli vzdrževanje. Hydro, ki je dobavil opremo in je bil tudi njen lastnik, je bil zraven le pri prvem razkladanju ladje, nato pa smo se morali znajti sami,« pove Boris, Igor pa hudomušno doda: »Na dvigalu smo viseli kot vrane, veliko smo popravljali, šraufali, menjavali dele in obenem izpeljali tudi vrsto izboljšav in inovacij.« Sicer pa sta pohvalila Hydro, ki pri opremi ni šparal. Uporabil je zelo kvalitetne materiale in tudi plačeval rezervne dele. Reduktorji, ki jih ravnokar menjujejo, so tako kljub zahtevnemu tovoru, vzdržali vsa tri desetletja.

In kakšni so bili takrat pogoji za zaposlene? »Ko smo prišli ni bilo pisarn, nismo imeli delavnice, hodili smo peš. Zadrževali smo se v komandnem prostoru v pritličju silosa. Prostor je ogrevala le ena termo peč, zato nas je večkrat zeblo, še posebej v nočnih izmenah.«

IN KAKO JE DANES?

Količina glinice je z leti rasla. Zdaj na terminalu privežejo na leto okrog 50 ladij in pretovorijo okrog 240.000 ton glinice. Ta prihaja iz Grčije, Irske, pa tudi iz Jamajke in drugih držav. Prevoz glinice iz pristanišča do končnih kupcev poteka izključno po železnici, v poprečju 4 vlake na teden. Za planiranje dela in organizacijo prevozov skrbi Intereuropa, ki nam je tudi prvi sogovornik v primeru kakšnega večjega remonta na terminalu. Ladijska agenta za ladje, ki prevažajo glinico, sta Centralog in Bluemarine.

Ekipa na terminalu je vedno bila (in še danes je) homogena skupina. Naredili so vse, da ni bilo zastojev. Sistem mora delovati, saj so tovarne odvisne od dobave surovin. Proizvodnja aluminija poteka nepretrgoma, zato se dotok surovin ne sme ustaviti, to bi namreč ohladilo tailne peči, ki bi postale neuporabne.

Za strnjeno misel o dolgoletnem sodelovanju smo prosili tudi pristojne iz Skupine Talum in prijazno se je odzvala **Jasna Čuš Babič** iz oddelka Strateška komerciala: »Tovarna TALUM bo letos praznovala 65-letnico proizvodnje primarnega aluminija. Iz proizvajalca



Na terminalu danes dela šest ljudi: tehnolog, delovodja, električar, mehanik in trije upravljavci vzdrževalci. Na fotografiji ekipa silos glinica (z leve): Ignac Rožac, Tomi Tišler, Boris Pečar, Matej Rakar in Igor Veljak, na sliki manjka Milan Logar. Foto: Mateja Dominko

glinice in aluminija smo se preoblikovali v proizvajalca različnih aluminijastih izdelkov, najučinkovitejšega proizvajalca glede specifične porabe električne energije na tono proizvedenega primarnega aluminija, največjega proizvajalca rondelic in rondel v Evropi, z možnostjo vseh treh najpogosteje uporabljenih tehnologij litja aluminijastih ulitkov pa uspešno stopamo na trg e-mobilnosti.

Za proizvodnjo aluminija se v Talumu že 30 let oskrbujemo z glinico preko Luke Koper, ki je edina pomorska luka za oskrbo z glinico. V zadnjih letih smo pretovorili med približno 150.000



Foto: Kristjan Stojaković

do 160.000 ton glinice letno, v času obratovanja nekdanjih elektroliz, pa celo 240.000 ton letno. Stabilna oskrba z glinico je za Talum bistvenega pomena, saj bi se brez te surovine proizvodnja v Kidričevem zaustavila, stroški ponovnega zagona pa so izredno visoki. V oskrbi z glinico za Talum sodeluje več partnerjev: dobavitelj glinice, ladijski prevoznik, Luka Koper, špediter in Slovenske železnice. Pomembno je skladno in ažurno sodelovanje ter odprta in poštena komunikacija.

Luka Koper je v tej verigi izjemno pomemben člen, ki opravi razklad glinice, jo uskladišči v silos ter naloži na vagone. V dolgih letih sodelovanja je bilo veliko izrednih razmer, vremenskih in drugih, a Luka Koper se je vedno

izkazala kot prilagodljiv, zanesljiv in strokoven posloven partner,« je še povedala Čuš Babičeva.

KAJ PA ZA PRIHODNJE?

Boris in Igor si želita, da bi terminal še dolgo dobro delal. Glede na poznavanje dela opozarjata, da vzdrževanja nikakor ne bi smeli jemati kot strošek in bi morali kupovati le tisto, kar je res kvalitetno. Njuna skromna želja je še, da bi si lahko nekoč skupaj s sodelavci ogledali tovarno aluminija v Kidričevem. »Vsak dan imamo opravka z glinico, pa niti ne vemo, kako iz nje pridobivajo aluminij.« Verjamemo, da jim bo uspelo.

Tatjana Jazbec

Glinico ali aluminijev oksid pridobivamo iz boksita. Glinica je glavna surovina za proizvodnjo aluminija, ki je zaradi izjemnih lastnosti (trdnost, lahkotnost, recikliranje, odpornost proti koroziji ...) vedno bolj zaželen material v različnih industrijah. Glede na granulacijo poznamo dva tipa glinice: »sandy« (pesek) in »flour« (moka). Na svetu smo v letu 2018 proizvedli okrog 130 milijonov ton glinice, največ na Kitajskem (54 %), v Evropi pa le 8 %.

4 tone boksita → 2 toni glinice
→ 1 tona aluminija

Podvodna kamera

v sklopu projekta SUPAIR smo na čelo kontejnerskega terminala postavili podvodno kamero. Usmerjena je tako, da snema del stebra, ki je bogato obraščen s školjkami, preostalo vidno polje pa pokriva dogajanje v morju.

S podvodno kamero lahko spremljamo življenje pod vodo, hkrati pa bomo lahko preverjali še, kako ladje ob privezu in odvezu ter ostalo podvodno dogajanje, vezano na pristaniško delo, vplivajo na motnost vode.

V fazi testiranja je dostop do kamere omejen, kasneje pa bomo živo sliko predvajali na portalu Živeti s pristaniščem (www.zivetispristaniscem.si), kjer si bodo podvodno dogajanje



lahko ogledali vsi radovedneži, ribiči in ostali ljubitelji morja.

Andrej Pučko



Na potniškem terminalu se obeta rekordno leto

Čeprav so do konca leta še skoraj štirje meseci, lahko po dosedanem obisku in potrjenih najavah že napovemo, da se nam v letošnjem letu obeta najuspešnejša sezona doslej.

Ocenjujemo, da nas bo v letu 2019 obiskalo 110.000 turistov z 71 ladij, kar je nekaj več kot v rekordnem letu 2011, ko so ladje za križarjenje v Koper pripeljale 108.820 turistov. Vzpodbudno je tudi, da po zaslugi kakovostnih storitev Koper oz. Slovenijo v svoja potovanja vključujejo ladjarji, ki v svetu za križarjenje veljajo za najprestižnejše, njihova ponudba pa sodi v najvišji cenovni razred. To pa so Azamara, Silversea, Oceania, Regent Seven Seas, Crystal Cruises, Viking Njihove turistične pakete, ki vključujejo tudi obisk Kopra, kupujejo predvsem turisti iz Velike Britanije, Nemčije in Severne Amerike. Nekatere njihove ladje privežemo večkrat v letu, vendar običajno v daljšem časovnem razmaku.



Foto: Kristjan Stojaković

Do konca leta bomo v Kopru privezali še 19 ladij za križarjenje, največ prav v septembru in oktobru. Sezono bo 3. decembra zaključila potniška ladja Amadea. Do decembra bomo največkrat videli ladjo Marella Discovery (5x), največji pa bosta ladji Koningsdam in

Mein Schiff6, ki lahko naekrat pripeljeta 2.500 turistov in za katere skrbi preko 1.000 članov posadke.

Celoten razpored ladij objavljamo na spletni strani Luke Koper.

Tatjana Jazbec

Kitajski delovni orjaki po morju do nas

Preko našega pristanišča se prepelje veliko zanimivih strojev, ogromni prekucniki (»dumperji«), ki so k nam konec poletja prišli iz Šanghaja, pa so zagotovo med večjimi. Tokratna pošiljka (prvih deset) je prišla s kontejnersko ladjo, dodatnih 17 pa z RO-RO ladjo - ladjo specializirano za prevoz vozil. Teh 17 prekucnikov smo z ladje prepeljali na skladišče, od tam pa naložili na specialne prikolice (v organizaciji špediterja For Trans) in tako so tudi zapustili pristanišče.

Po cesti so nadaljevali pot vse do Srbije, natančneje do srbskega rudnika bakra Bor, ki ga je kupilo kitajsko podjetje Zijing Mining. Kitajska družba za izkopavanje in obdelavo zlata in bakra je z 1,46 milijarde dolarjev vredno naložbo postala 63% lastnica rudnika bakra in topilnice Bor (RTB Bor) ter tako v tekmi za nakup deleža premagala Ruse. Družba bo odločala o upravljanju; obdržala bo vseh 5.000 zaposlenih, odplačala dolgove in že v treh letih zagotovila polno zmogljivost talilnice, ki znaša 80.000 ton.

Kitajska naložba v Srbiji ni po naključju povezana s to dragoceno surovino. Azijska sila sama porabi skoraj polovico svetovne proizvodnje prečiščenega bakra.

Sara Morato

Foto: Mateja Dominko



Težka vozila in delovni stroji zahtevajo spretno in izurjene voznike, zato jih pri nas premikajo najbolj izkušeni vozniki.



V Luki Koper jih najbolje obvladajo izkušeni sodelavci (z leve): Renato Orlič, Alex Zadnik, Aleš Lapajne, ki jih že po pravilu doletijo taki premiki.

Pristanišči, ki imata veliko skupnega

10. septembra je pristanišče obiskala skupina iz litvanskega pristanišča Klaipeda. Delegacija je bila zanimiva zato, ker so jo sestavljali predstavniki pristaniške uprave največjega tovornega pristanišča v Litvi, predstavniki enega od tamkajšnjih pristaniških operaterjev Klasco, ki upravlja s petimi specializiranimi terminali, ter skupina novinarjev.

Vsako leto obišejo eno ali dve pristanišči in letos so se odločili za Koper in Trst. Klaipeda je, tako kot Koper, večnamensko pristanišče, vendar po skupnem pretovoru dvakrat večje od našega. V lanskem letu so pretovorili 46 milijonov ton blaga in 750.000 TEU.

Zanimal jih je predvsem razvoj pristanišča tudi v odnosu do lokalne skupnosti, saj se njihovo pristanišče razteza vzdolž obale mesta,



Skupina litvanskih gostov je imela številna vprašanja glede samega delovanja luke kot tudi življenja v sožitju z mestom. Foto: Mateja Clarici

zato se tudi oni veliko ukvarjajo in investirajo v dobre odnose z lokalno skupnostjo in v zmanjševanje učinkov pristaniške dejavnosti na bližnje prebivalce.

Sebastjan Šik



Pristanišča Klaipeda
Foto: Port of Klaipeda

Rad fotografira ladje in luko sploh

V zadnjih številkah Luškega glasnika in letošnjih Luških vozlih smo objavili več lepih fotografij nam prej neznanega avtorja Kristjana Stojakovića. Zanimivo je, da jih je posnel z dronom in s svojim talentom odkriva sveže in zanimive poglede pristanišča. Kristjan je v Luki Koper zaposlen od marca lani, prej pa je šest let delal pri izvajalcih pristaniških storitev kot LTD delavec na terminalu za sipke tovore.

SE ŽE DOLGO UKVARJAŠ S FOTOGRAFIRANJEM?

S fotoaparatom sem začel slikati leta 2015, z dronom pa šele aprila letos. Veliko sem gledal slike na spletnih straneh, tudi prebiral in se nato odločil za nakup drona. Sem samouk, nimam nobenega tečaja, sam razvijam svojo tehniko. Fotografiram večinoma sam, redko vzamem s seboj koga za družbo.

KAJ NAJRAJE FOTOGRAFIRAŠ?

Rad se odpravim na izlet, zelo rad hodim v gore, zadnjič sem bil na Vrščicu. Hodim po vsej Sloveniji. Najraje fotografiram naravo, najbolj zanimive so mi ladje, stavbe, ljudi pa ne slikam, raje bi slikal živali.

KAJ NAREDIŠ S SLIKAMI, NAJBRŽ SE JIH JE NABRALO PRECEJ?

Slike hranim, objavljam jih tudi na družbenih omrežjih, na instagramu objavljam pod profilom **kiksonkiks**. Fotografije pošiljam tudi za objavo v luških publikacijah. Nekaj so jih že uporabili in »poslali v svet«, kar me zelo veseli.

LUŠKI VOZLI SO ŠLI V VELIKO NABIRALNIKOV PO OBALI, SO BILI KAKŠNI ODZIVI NA TVOJE DELO?



Foto: Julija Lipušček

Res sem dobil kar nekaj pohval, ljudje so me ustavili in mi čestitali, ker so jim bile fotografije všeč. To mi je spodbuda za naprej, taka podpora mi veliko pomeni.

ZAKAJ SI SE ODLOČIL ZA NAKUP DRONA?

Predvsem zato, ker s fotoaparatom nisem mogel zajeti določenega zornega kota. Slike iz zraka so nevsakdanje, ni čudno, da se dosti ljudi ukvarja s tem.

RES JE, V ZADNIH LETIH SE JE NJIHOVA UPORABA MOČNO RAZŠIRILA.

UPORABLJAJO JIH ZA DOSTAVO RAZNIH STVARI, ZA SNEMANJE NA NEDOSTOPNIH OBMOČJIH IN ZA DRUGE NAMENE.

KAKO SE GA PRAVZAPRAV UPRAVLJA?

S telefonom se povežem na dronovo telekomando in pilotiram. Dron mora biti vedno v tvojem vidnem polju, ne smeš ga uporabljati nad urbanim naseljem in vsaj 150 metrov stran od skupine ljudi.

Upravljanje z dronom predpisuje Uredba o brezpilotnih zrakoplovih, ki določa tehnične in operativne pogoje za varno uporabo drona. Veliko uporabnih nasvetov je na spletni strani www.dronbonton.si. Pravila vedno znova obnavljajo, tako da je dobro spremljati razvoj

te nove in zelo uporabne tehnologije. Za letenje z dronom imam dovoljenje Javne agencije za civilno letalstvo RS, za po luki pa še dovolilnico Področja pristaniške varnosti, saj tudi v pristanišču veljajo pravila fotografiranja.

DRONA SE NE SME UPORABLJATI V BLIŽINI LETALIŠČ, MAR NE?

Tako je, to je absolutno prepovedano. So pa še druge omejitve. Moj dron lahko leti do 73 km/h, težak je 900 gramov in če bi zadel človeka, to ne bi bilo prijetno srečanje. Lahko se zaleti v žice daljnovoda ... Sicer je opremljen s senzorji za gibanje, ampak lahko se kaj

pokvari, lahko pade v morje, lahko mu odpove baterija.

TVOJE FOTKE SO ŽE UMETNIŠKE, PROFESIONALNE, IMAŠ »OKO«. SI MORDA ŠTUDIRAL KAJ V TEJ SMERI?

Ne, nisem se šolal na nobeni od umetniških smeri, po poklicu sem zdravstveni tehnik, ampak sem v svojem poklicu po končanem študiju opravil le prakso. Bolj kot v zdravstvu mi ustreza delo v luki in zdaj, ko imam urejen urnik, mi je super, ker se lahko posvetim svojemu hobiju in vedno kam grem.

Sonja Kranjec

Foto: Kristjan Stojaković



Dve novi električni vozili Rotrac-E končno doma

V avgustu sta težko pričakovani dvopotni električni vozili tudi uradno postali del „ekipe“ železniške mehanizacije. Za zaposlene iz Področja operative - NŽT je bila organizirana teoretična in praktična predstavitev o uporabi ter ravnanju z omenjenima strojema, ki bosta služila za premik vagonov.

Zaradi velikega zanimanja, kako se „stroj na daljinca“ obnaša na terenu, smo se tudi sami odpravili tja in povprašali za mnenje kar sodelavca, ki stroja vozita **Marka Grossija in Srečka Hoblaja**: „Vozili sta v uporabi šele slab teden dni. Preizkušali smo ju pri tehnoloških postopkih nakladanja glinice ter naftnih derivatov. Skupaj je bilo naloženih približno 20 vlakov.

Zaenkrat vozili izpolnjujeta pričakovanja. Vsekakor pa nama še manjkajo občutek in izkušnje s strojem, ki jih bova sčasoma osvojila,“ sta zaključila.

Tanja Jerman



Novo električno dvopotno vozilo že premika vagonov-cistern z glinico. (foto: Kristjan Stojaković)

Merjenje hitrosti vetra za boljše planiranje dela

S problematiko vetra se v Luki Koper že dolgo ukvarjamo predvsem zaradi zagotavljanja varnega pristaniškega okolja. Za zmanjševanje tveganj za nastanek izrednih dogodkov je bila izvedena vrsta raznih ukrepov. V sklepni fazi je tudi zadnji tovrstni projekt zgodnjega opozarjanja pred nevarnostjo močnega vetra.

»Gre za poslovno odločitev, kdaj morajo v profitnem centru zaradi premočnega vetra ustaviti delovni proces. Zato potrebujejo čim bolj natančno napoved gibanja jakosti vetra,« razložita **Elvis Belac** in **Miha Uršič** iz Področja varovanja zdravja zaposlenih in ekologije, ki mu je bil zaupan projekt. »Predvsem prazni kontejnerji so problematični, saj smo že imeli primere, ko jih je veter prevrnil na tla,« nadaljuje Belac: »Padli kontejnerji, ustavljeno delo in tudi nekaj poškodb so bili povod, da smo pred časom ustanovili projektno skupino, ki je bila zadolžena za izboljšave na tem področju. Sodelovali smo z različnimi institucijami in opravili pilotne meritve rušenja kontejnerjev. Ugotavljali in merili smo, kolikšen mora biti rušilni sunek vetra, koliko časa lahko traja itn. Kritična hitrost vetra za zrušitev praznega kontejnerja je 17 m/s, dvigala pa ustavimo pri 22 m/s. Uprava je nato predlagala ukrepe in sicer najprej postavitev dodatnih merilnih mest in vzpostavitev vmesnika za podporo pri odločanju. Drugi ukrep je bil preveriti informacijski sistem z javljalnikom o nepravilnem postavljanju kontejnerjev in končno še skupaj z varnostno-nadzornim centrom preveriti pravočasnost dnevnih opozoril. Preverbe so pokazale, da informacijski sistem v celoti dobro podpira vsa dnevna opozorila, ki so pravočasno posredovana uporabnikom. Določili smo še dodatne ukrepe za zavarovanje praznih kontejnerjev ob prometnih poteh

z vezanjem ali piramidalnim zlaganjem. Nato je bilo potrebno še nadgraditi merilni sistem.«

Tehnično plat so prevzeli elektriki iz Področja investicij. Prvi elektrik **Ivan Lovrič** razloži: »Postavili smo sistem merjenja, zbiranja, prikazovanja in arhiviranja merjenih podatkov. Meritve oziroma podatke o tridimenzionalni smeri in hitrosti vetra pridobivamo



Ultrazvočni anemometer na KD59
Foto: Ivan Lovrič

iz šestih ultrazvočnih anemometrov. Senzorji so postavljeni na celotnem področju Luke Koper. Merilno mesto na stolpu št. 6 kontejnerskega terminala je nadgrajeno z merilnikom zračnega tlaka, relativno vlago in temperaturo zraka.

Vsi senzorji so nastavljeni tako, da samodejno vsako sekundo pošljejo podatke o meritvah v lokalno omrežje. Ti podatki nato po lokalnem omrežju potujejo do strežnika, kjer so v okviru sistema "eEMIS" sprejeti, obdelani ter shranjeni v podatkovno bazo za kasnejše obdelave in prikaze. Opremo in informacijsko podporo zanjo je dobavilo podjetje AMES.

Testno posredujemo podatke iz merilnih mest tudi na ARSO. Ti naj bi naše in svoje podatke združili v »model napovedi vetra« in tako pripravili napoved o hitrosti vetra za ožje področje Luke Koper.«

»Z dodatnimi merilnimi mesti in vzpostavljenim enotnim portalom imamo vse podatke na enem mestu. Tako imamo bolj natančno napoved hitrosti vetra, kar nam omogoča lažje planiranje dela. Portal je sicer še v testni fazi, v kratkem pa naj bi do njega dostopali vsi, ki odločajo o poteku delovnih procesov. Ocenjujemo, da gre za dobro nadgradnjo, ki omogoča pravočasno ukrepanje ob izrednih dogodkih,« je še poudaril Belac.

Sonja Kranjec

Plastiki rečemo »Hvala, ne!«

V prejšnjih številkah Luškega glasnika smo predstavili okoljevarstveno akcijo »Plastika? Hvala, ne!«, ki smo jo skupaj z Radiem Koper organizirali letos poleti z namenom zmanjševanja uporabe plastičnih slamic v gostinskih lokalih na Obali. Akcijo bomo zaključili konec meseca, zato je čas, da potegnemo črto in pogledamo odziv gostincev.

Pozvali smo jih k zamenjavi plastičnih slamic z biorazgradljivimi, saj je bil cilj akcije osveščanje o vsakodnevni prekomerni uporabi plastike, ki velja za enega največjih onesnaževalcev morij. Vsak od nas lahko s spremembo svojih navad prispeva delček k temu, da »ne posrkamo svoje prihodnosti«, kot pravi geslo akcije. Spomnimo, da je Evropska unija letos sprejela direktivo za zmanjševanje količine plastičnih odpadkov. Od leta 2021 bo prepovedana vsa plastika za enkratno uporabo (plastični krožniki, slamice in vatirane palčke).

»Ko smo v informativni redakciji pogovarjali o tem, smo iskali način, kaj lahko še kot posamezniki in kot javni medij naredimo za naše okolje. Zavedamo se, da moramo spremeniti ukoreninjene navade in da lahko z majhnimi koraki dosežemo oddaljen cilj. Zato smo se domislili, da bi za začetek gostince povabili k umiku plastičnih slamic. Tu smo naleteli na odličnega partnerja, Luko Koper, ki nam je takoj priskočila na pomoč. In mnogi gostinci so bili takoj za, število barov in

restavracij, ki so pristopili k akciji, se je nato samo še večalo. Seveda si želimo, da to ne bi bila le poletna avantura, ampak da bo večina od njih trajno umaknila plastične slamice in druge tovrstne izdelke,« je o akciji povedal odgovorni urednik Radia Koper **Andrej Šavko**.

V Luki Koper smo se na vabilo za sodelovanje v akciji z veseljem odzvali. »Partnerstvo z Radiem Koper je bila logična izbira. Okoljevarstvo in trajnostni razvoj sta sestavni del strategije in poslovnih politik naše družbe. Zavedamo se vpliva, ki ga ima pristaniška dejavnost na okolje, zato izvajamo številne ukrepe in vlagamo v sodobne pristope, da bi ta vpliv v največji možni meri zmanjšali. Ker mora Luka Koper skrbeti tudi za čistost pristaniškega akvatorija, nam ni vseeno, kaj plava v slovenskem morju, zato smo želeli z akcijo osvestiti zaposlene, partnerje in širšo družbeno okolje ter poudariti, da lahko vsakdo izmed nas stori nekaj za naravo,« je o sodelovanju v akciji povedal Sebastjan Šik, vodja Področja za odnose z javnostmi.

V tokratni akciji smo razdelili kar 40.000 biološko razgradljivih slamic, k akciji pa je pristopilo 40 gostinskih obratov na Obali.

Aleš Piščanec, restavracija Capra, Koper: »Živimo na morju, morje je naš dom. Skrb za okolje je izrednega pomena. Tudi mi smo veliki ljubitelji morja, k akciji se priključujemo z velikim

veseljem. Želimo si, da bi se projektu priključili tudi ostali gostinci, prav je, da smo do narave še bolj pozorni. Ohraniti moramo čim dlje vse lepote, ki jih trenutno še imamo.«

Aljoša Tomšič, restavracija Manjada, Izola: »Akciji smo se pridružili predvsem zato, ker večino prostega časa preživim na morju, ukvarjam se z ribolovom. Glede na okoliščine, s katerimi se vsak dan soočam na morju, mi je jasno, da je plastike absolutno preveč. Nekje je potrebno začeti in z veseljem sem sprejel povabilo za sodelovanje.«

Barbara Švigelj, Krajinski park Debeli rtič: »Plastike je vsepovsod preveč. Ni samo krajinski park tisti razlog, zaradi katerega smo se odločili, da poskušamo zmanjšati uporabo plastičnih pripomočkov, embalaže in vsega podobnega. Gre za skrb za okolje in prihodnost naših otrok. Seveda še nismo na nivoju, kakršnega bi si želeli. Trudimo se in vsako leto naredimo korak naprej v tem smeri.«

Pri osveščanju o pomenu čistega in zdravega okolja nam je pomagala tudi botra akcije, glasbenica **Lea Sirk**. Z njeno podporo smo projekt javnosti predstavili že na Pristaniškem dnevu, na festivalu Sladka Istra pa ga bomo 28. septembra ob 11h tudi zaključili z njenim akustičnim koncertom. Lea pripravlja prav poseben program »na višini«, saj bo koncert potekal z balkona Pretorske palače. Toplo vabljeni!

Izjemni uspehi naših sponzorirank



Kaj imata skupnega potapljačica na vdih in kajakašica? Prvič nedvomno to, da sta ženski in zagrizeni športnici,

drugič, obe sta del velike luške družine sponzorirancev, tretjič pa tudi, da sta letos poleti obe dosegli odlične športne rezultate.

Alenka Artnik se je z monoplavutjo na svetovnem prvenstvu v Roatanu (Honduras) spustila na neverjetnih 113 metrov globine in s tem dosegla svetovni rekord, ki si ga deli z italijansko tekmičico **Alessio Zecchini**. Prvenstvo je zaključila tudi z drugim mestom v disciplini z dvojno plavutjo.

Špela Ponomarenko Janič pa je z **Anjo Osterman** na svetovnem prvenstvu v kajaku na mirnih vodah v madžarskem Szegedu osvojila srebro na 200 in bron na 500 metrov v kajakaškem dvojcu. Uspeh na daljši razdalji jima je prinesel tudi uvrstitev na olimpijske igre v Tokiu naslednje leto.

Ponosni smo na uspehe naših sponzorirank in veseli nas, da jih dosegata tudi z našo pomočjo. Iskrene čestitke obema!



Alenka in Špela imata skupnega še to, da sta obe Koprčanki. Foto: osebni arhiv Alenke Artnik in Špele Ponomarenko Janič

Vsebinsko pripravila Mateja Clarici



Simfonija Kopra

**VRHUNSKI GLASBENI SPEKTAKEL
V ZAVETJU LUŠKIH DVIGAL**

SOBOTA, 14. 9. 2019 OB 20h

**NA POTNIŠKEM TERMINALU
LUKE KOPER**

**V PRISTANIŠČU SE BO ZGODIL
EKSKLUZIVNI DOGODEK, KOT
GA V ŠIRŠI OKOLICI ŠE NI BILO.**

VLJUDNO VABLJENI!

VSTOPNICE SO DO RAZPRODAJE NA VOLJO NA WWW.EVENTIM.SI IN NA VSEH POOBLAŠČENIH PRODAJNIH MESTIH EVENTIMA (PETROL, OMV, POŠTA SLOVENIJA, BIG BANG, KOMPAS KOPER, M - HOLIDAY V MERCATORJU, ...).

Orkester Slovenske filharmonije bo prvič v Kopru in to na luških tleh s čudovito pristaniško kuliso izvedel koncert pod taktirko karizmatičnega nemškega dirigenta Philippa von Steinaeckerja.

Spored programa zaznamujejo trije glasbeni estetiki, saj bomo slišali

- ◆ Istraljo, delo enega od najpogosteje izvajanih primorskih skladateljev Alda Kumarja,
- ◆ Koncert za klarinet švedskega skladatelja Christiana Lindberga in
- ◆ Ravelov Bolero.

Solist večera bo Michele Marelli na klarinetu.

Večer bo tudi gastronomsko obarvan z vrhunsko kulinariko in žlahtnimi vini.