

# Tuški

G L A S N I K

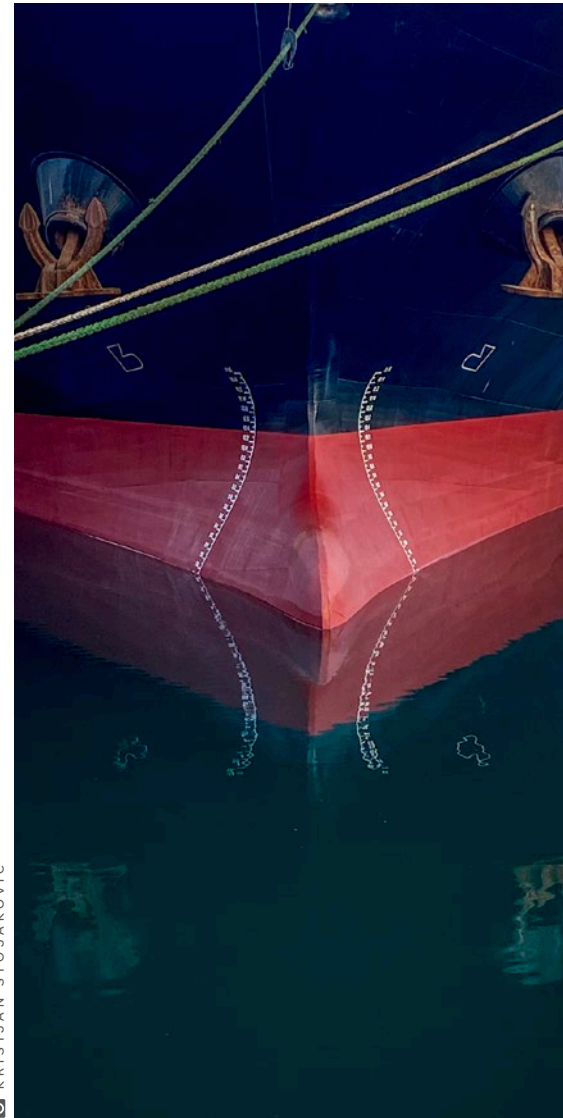
2021/06

Interni časopis Luke Koper  
TISKOVINA  
Poštnina plačana pri pošti  
6104 Koper – Capodistria



**Prvo četrtletje  
v znamenju rasti**

- 4 Prvo četrletje v znamenju rasti**  
Mesečni rekord v pretovoru kontejnerjev, ki smo ga zabeležili marca, je bil znatno bolj dobrih poslovnih rezultatov prvega trimesečja.
- 5 Kljub oddaljenosti postaja Poljska vedno bolj zanimiv trg**  
Na uradnem obisku pri nas se je 13. maja mudil namestnik ministra in državnega podsekretarja na Ministrstvu za zunanje zadeve Republike Poljske Pawel Jabłoński.
- 6 Najdobavitelji Luke Koper v preteklem letu**  
Vsako leto, že 20 let zapored, med številnimi dobavitelji poiščemo najboljšega in se mu zahvalimo s posebnim priznanjem.
- 7 Luka Koper, najbolj varno slovensko podjetje**  
Luka Koper je za dosežke v preteklem letu prejela nagrado za najbolj varno slovensko podjetje.
- 9 Otvoritev nove garažne hiše in tretjega vhoda**  
25. maja smo z velikim veseljem in pričakovanjem uradno otvorili dve težko pričakovani investiciji - vhod Bertoki in novo garažno hišo.
- 12 Na obisku: Evropski energetski terminal**  
Gre za 'najtežji' terminal v pristanišču, saj sprejema ladje z najtežjim tovorom in največjim ugrezom, na deponiji pa lahko naenkrat skladiščimo 800.000 ton premoga in rude.
- 14 Kdo so naši naj sodelavci leta 2020?**  
Predstavljamo sodelavce in sodelavke, ki bodo prejeli priznanja za vzorne in najboljše delavce preteklega leta.



KRISTJAN STOKAČKOVIČ

## Luka Koper je v Koreji prepoznana znamka

ROK ŠTEMBERGER ARHIV MZZ

**V začetku junija smo se v sklopu delegacije Ministrstva za zunanje zadeve RS udeležili delovnega oz. poslovnega obiska v Republiki Koreji.**

Obisk je bil namenjen krepitvi političnih in gospodarskih vezi ter predstavitvi prednostnih nalog predsedovanja Slovenije Svetu Evropske unije v drugi polovici leta.

**Dimitrij Zadel**, predsednik uprave družbe, se je tudi v vlogi predsednika skupščine Gospodarske zbornice Slovenije sestal s predstavniki Korejske agencije za promocijo investicij (KOTRA) in korejske gospodarske ter industrijske zbornice. Dodaten zagon državi pričakujeta ob skorajšnjem odprtju slovenskega veleposlaništva v Seulu, slovenska stran pa se je zavzela za ponovno odprtje pisarne Korejske agencije za promocijo investicij v Ljubljani.

### Eno najbolj konkurenčnih gospodarstev na svetu

Koreja se uvršča med najbolj industrializirane in inovativne članice skupine G20 in je eno najbolj konkurenčnih gospodarstev sveta. Koprsko pristanišče je že vrsto let pomembna in prepoznana logistična točka tako za korejsko blago v izvozu, kot za blago, ki ga korejske korporacije izvažajo iz Evrope na vse konce sveta. S Korejo imamo vzpostavljenih tudi več rednih ladijskih linij, tako za kontejnerje kot avtomobile. V uvozni smeri prevladujejo

jeklarski proizvodi in elektronika, v obratni smeri pa potujejo predvsem avtomobili, bela tehnika, papir in stroji. V lanskem letu smo za korejski trg pretovorili 1,54 milijona ton blaga, vključno s 133.000 TEU in 45.000 avtomobili.



Ob obisku Korejske agencije za promocijo investicij. Slovensko delegacijo je vodil minister za zunanje zadeve, dr. **Anže Logar**, tretji z desne, **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave Luke Koper je drugi z desne.

**Koprsko pristanišče je že vrsto let pomembna in prepoznana logistična točka tako za korejsko blago v izvozu, kot za blago, ki ga korejske korporacije izvažajo iz Evrope.**

## Kako se spreminjajo evropska pristanišča



Prejšnji mesec ni praznovala samo Luka Koper, ampak celoten evropski pomorski sektor. Evropska unija namreč 20. maja obeležuje Evropski dan pomorstva. Med pomembnejšimi akterji na tem področju je ESPO, Evropsko združenje morskih pristanišč, katerega članica je tudi Luka Koper. To je skupaj z revizijsko hišo Deloitte pripravilo študijo o današnjih izzivih in prihodnosti evropskih pristanišč. Študija je zanimiva, ker zajema okoljski, tehnološki, geopolitični in demografski vidik razvoja pristanišč. Ker so evropska pristanišča med seboj zelo raznolika, prej naštetih dejavnikov nanje zelo različno vplivajo, ugotavlja študija. Vsem pa je skupno to, da postaja upravljanje pristanišč vse bolj poslovno orientirano, čeprav se po drugi strani krepi tudi njihova javna vloga. Na eni strani se torej od pristanišč pričakuje, da bodo komercialno naravnana in dobičkonosna, na drugi strani pa, da bodo vlagala v kritično infrastrukturo za zagotavljanje strateških interesov države.

Študija ocenjuje razlike oziroma diverzifikacijo v organiziranosti, vodenju in ponudbi pristanišč kot pozitivno, saj je tako celoten sektor bolj odporen na šoke, kot je na primer trenutna epidemija. Izpostavili pa so tudi trende povezovanja med pristanišči: tako na posameznih projektih kot tudi popolne združitve pristanišč (zadnji primer je napovedana združitev pristanišč Antwerp in Zeebrugge v Belgiji). Študija poudarja še potrebo po hitrih odločitvah v negotovih časih. V tem kontekstu so izpostavili dolgotrajne postopke javnih razpisov, potrjevanja prostorskih načrtov in financiranja investicij.

Študija obravnava tudi odnos med pristaniščem in mestom. Zaradi širitve urbanih območij imajo pristanišča vse manj prostora za širitev, pristaniška dejavnost pa vse bolj vpliva na življenja ljudi. Zato pristanišča vse več vlagajo v trajnostni razvoj in zagotavljajo strateško infrastrukturo ter dostop do obnovljivih virov energije, ki jih lahko koristijo tudi bližnja naselja.

**Sebastjan Šik,**  
odgovorni urednik

## Luka Koper je ponos Slovenije



S podaljšanjem prvega pomola bomo v Luki Koper zaključili največji investicijski cikel zadnjega desetletja. Vrednost vseh naložb skupaj, vključno z načrtom za letošnje leto, dosega 200 milijonov evrov. Ob mojem nastopu mandata pred štirimi leti je imelo pristanišče samo en vhod, danes tri. Koncesijsko območje pristanišča je bilo skoraj petino manjše. V kratkem bomo na kontejnerskem terminalu odprli drugi nov privez – lani smo ga v tretjem bazenu za RO-RO ladje. Zgradili smo novo garažno hišo, podaljšali dolžino tirov v pristanišču in še bi lahko naštevali. Kljub temu je to le del naložb, ki smo jih predvideli v strateškem poslovnem načrtu do leta 2025, ko naj bi bil pri koncu tudi projekt izgradnje drugega tira. Glede na to, da bo dodatni tir do pristanišča stal okoli milijarde evrov, je lažje razumeti drzno in ambiciozno strategijo Luke Koper, ki bo v tem času investirala okoli polovice milijarde evrov. Povečane tirne kapacitete namreč zahtevajo povečanje kapacitete tudi v pristanišču. Luka Koper mora drugi tir pričakati pripravljena, da bo lahko takoj izkoristila njegov celotni potencial. Ob izteku mandata bi se rad zahvalil vsem deležnikom, ki so pripomogli k tem in številnim drugim uspehom. V prvi vrsti ste to pripadniki zaposleni. Brez tvornega dialoga z obema občinama, ki si delita območje pristanišča, prav tako ne bi izpeljali vseh naložbenih načrtov. Na ministrstvu za infrastrukturo pa smo ves ta čas imeli podpornika luškega razvoja. Zahvala gre seveda tudi upravi družbe, ki je v tem nadzornem svetu vedno imela zahtevnega, vendar konstruktivnega sogovornika. Skupaj smo dokazali, da je tudi upravljanje podjetja v pretežni državni lasti lahko zelo uspešno in profesionalno. Prepričan sem, da smo postavili visoke standarde. Upam, da jih bodo naši nasledniki še presegli. Luka Koper namreč ni le steber istrskega gospodarstva, temveč ponos celotne Slovenije. Naj tako tudi ostane.

**Uroš Ilić,**  
predsednik NS Luke Koper

# Prvo četrtletje v znamenju rasti

**Mesečni rekord v pretovoru kontejnerjev, ki smo ga zabeležili marca, je bil znanitelj dobrih poslovnih rezultatov prvega trimesečja.**

 SEBASTJAN ŠIK

Čeprav se na določenih segmentih poslovanja še vedno poznajo posledice pandemije, so finančni rezultati Skupine, glede na lansko obdobje in glede na letošnji načrt, zelo dobri oziroma so v porastu. Skupina je v prvem četrtletju dosegla čiste prihodke od prodaje v višini 57,5 milijona evrov, kar je 2,3 milijona več kot v enakem obdobju lani. Rast prihodkov je posledično vplivala tako na rast poslovnega izida od poslovanja kot na rast čistega poslovnega izida, ki je z 8,6 milijona evrov za 15 odstotkov presegel rezultat lanskega obdobja.

## Rast pretovora na kontejnerskem terminalu

V družbi smo izjemno zadovoljni z rezultati pretovora na kontejnerskem terminalu, saj smo v enotah TEU zabeležili kar 12-odstotno rast v primerjavi z lanskim obdobjem in to kljub kaotičnim razmeram na globalni ravni, saj se panoga še vedno sooča z nerednimi ladijskimi prevozi kontejnerjev, pomanjkanjem praznih kontejnerjev in posledicami enotedenskega zaprtja Sueškega prekopa marca zaradi nasedle ladje. Kontejnerji so tudi najbolj vplivali na rast skupnega pretovora v pristanišču, ki je v prvih treh mesecih znašal dobrih 5 milijonov ton, kar predstavlja 4 odstotke manj kot lani. Največji upad beležimo pri tekočih tovorih, predvsem na področju letalskega goriva, saj je pandemija najbolj prizadela letalski promet, in pri razsutih tovorih zaradi trenda dekarbonizacije.

## Pretovor vozil višji kot v enakem obdobju zadnjih dveh let

Pretovor vozil, ki se je sicer že v drugi polovici leta postopno vračal v normalne tire, je bil v prvih treh mesecih letošnjega leta za 4 odstotke večji kot v enakem obdobju lani in tudi predlani. K nadaljnji rasti pretovora vozil bodo pripomogle nove pridobitve: pred nekaj tedni dokončana nova garažna hiša in nov privez za RO-RO ladje, ki smo ga pridobili sredi lanskega leta.

## Na rast skupnega pretovora v pristanišču, ki je v prvih treh mesecih letos znašal dobrih 5 milijonov ton, so najbolj vplivali kontejnerji.

## V nepremičnine in opremo smo vložili 18 milijonov

Tudi sicer se naložbeni cikel približuje vrhuncu. V prvem četrtletju smo v nepremičnine in opremo vložili dobrih 18 milijonov evrov, vključno z novim, že tretjim kamionskim vhodom v pristanišče in novim bencinskim servisom. V prihodnjih tednih bomo predali namenu še podaljšano operativno obalo kontejnerskega terminala, kar predstavlja prvo fazo podaljšanja prvega pomola za 100 metrov. Gre za najpomembnejšo investicijo, tako s finančnega kot strateškega vidika, ki bo zagotovila pogoje za nadaljnjo rast kontejnerskega prometa.

## Blagovne skupine

	jan—mar 2021	indeks 21/20
 <b>Generalni tovari</b>	<b>287.506 ton</b>	<b>-8 %</b>
 <b>Kontejnerji</b>	<b>257.655 TEU</b>	<b>+12 %</b>
 <b>Avtomobili</b>	<b>169.211 kos</b>	<b>+4 %</b>
 <b>Sipki in razsuti tovari</b>	<b>1.258.395 ton</b>	<b>-15 %</b>
 <b>Tekoči tovari</b>	<b>656.722 ton</b>	<b>-24 %</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.005.641 ton</b>	<b>-4 %</b>

# Kljub oddaljenosti postaja Poljska vedno bolj zanimiv trg

  ROK ŠTEMBERGER

Na uradnem obisku v Sloveniji se je 13. maja 2021 mudil namestnik ministra in državnega podsekretarja na Ministrstvu za zunanje zadeve Republike Poljske Pawel Jabłoński. Obiskal je tudi Luko Koper.

Z gostiteljema, zunanjim ministrom **Anžetom Logarjem** in državnim sekretarjem na ministrstvu za zunanje zadeve dr. **Stanislavom Raščanom**, so posebno pozornost namenili modernizaciji in izgradnji prometne ter energetske infrastrukture v Srednji Evropi, s čimer imata obe državi velike načrte.

**Glavne blagovne skupine, ki preko Kopra potujejo iz/na Poljsko, so kontejnerji, avtomobili, jeklarski proizvodi in hitro pokvarljivo blago.**

## Nove možnosti za razširitev sodelovanja

Ena od ključnih tovornih povezav med Slovenijo in Poljsko je Baltsko-jadranski železniški koridor, ki je del evropskega prometnega TEN-T omrežja. Prav v luči sodelovanja na področju transporta je poljski državni podsekretar isti dan obiskal tudi Luko Koper, kjer smo gostom predstavili razvojne načrte in aktivnosti na poljskem trgu. Obe strani sta se strinjali, da povezava Slovenije in Poljske z Baltsko-jadranskim koridorjem odpira nove možnosti za razširitev gospodarskega

sodelovanja, predvsem pa za večji pretok blagovnih tokov preko kopskega pristanišča.

## Koper je hitrejša alternativa

Luka Koper postaja za poljski trg vedno bolj zanimiva, predvsem za južni del, kjer je močno skoncentrirana industrijska dejavnost. Glavne blagovne skupine, ki danes preko Kopra potujejo iz Poljske oziroma na Poljsko, so kontejnerji (pretežno elektronske komponente), avtomobili, jeklarski proizvodi in hitro pokvarljivo blago. V letu 2020 smo za poljski trg pretovorili 30.000 kontejnerskih enot (TEU). Predvsem za sredozemske destinacije je lahko Koper hitrejša alternativa severnim pristaniščem, čedalje več je tudi rednih železniških povezav do poljskih logističnih centrov, ki transportni poti preko Kopra izboljšujejo konkurenčni položaj.



# Šestina vozil skozi Koper je francoskega porekla

  SEBASTJAN ŠIK

Na uradnem obisku v Sloveniji se je 10. maja mudil francoski minister za transport **Jean-Baptiste Djebbari**. Obiskal je tudi Luko Koper in se seznanil z razvojnimi načrti edinega slovenskega pristanišča, ki že desetletja sodeluje s pomembnimi francoskimi logističnimi podjetji. V prvi vrsti s francoskim ladjarjem CMA CGM, ki pristanišče že več kot 20 let uporablja za oskrbovanje trgov srednje Evrope. Francoski ladjar je na področju kontejnerjev eden od treh največjih ladjarjev v Kopru. Svojo prisotnost nameravajo še okrepiti, pravijo predstavniki ladjarja, ki so se prav tako udeležili obiska. Pri tem računajo na povečanje kapacitete pristanišča s podaljšanjem prve obale in s tem na večjo zmogljivost kontejnerskega terminala, predvsem pa na povečanje kapacitete železniške povezave pristanišča z zaledjem v luči pravkar začete gradnje dodatnega tira. Luka

Koper, ki ima trenutno največji avtomobilski terminal na evropski strani Sredozemlja, skladišči tudi avtomobile francoskih proizvajalcev. Teh je bilo v lanskem letu nekaj čez 100.000, kar je šestina vseh vozil, ki smo jih pretovorili lani.



# Najdobavitelji Luke Koper v preteklem letu

**Dobrega dobavitelja odlikuje pravočasnost, konkurenčnost, zanesljivost, inovativnost, razvojna naravnost ... Vse to želimo od naših dobaviteljev, ki so del naše zgodbe o poslovnem uspehu.**

 ROK KOCJANČIČ  ROK ŠTEMBERGER, MATEJA DOMINKO

Vsako leto, že 20 let zapored, med številnimi dobavitelji poiščemo najboljšega in se mu zahvalimo s posebnim priznanjem. Izbor opravi posebna strokovna komisija na osnovi predpisanih kriterijev. Za prejšnje leto priznanja najdobavitelja prejmejo: družba Kolektor CPG za področje naložb, podjetje Nautic Service Dvigal za opravljene tehnične storitve in podjetje Vodušek za dobavo proizvodov.

**Kolektor CPG** je družba z omejeno odgovornostjo s sedežem v Novi Gorici. Deluje od leta 1962. Pričela je z rednim vzdrževanjem cest na severnem Primorskem, danes pa s kvalificiranimi kadri izvaja že vse vrste gradenj doma in v tujini. Ima dve asfaltni bazi, šest betonaren ter avtomatizirano proizvodnjo armirano betonskih izdelkov, številna tovorna vozila in gradbene stroje. V svoje poslovne procese je vpeljala standard ISO 9001 in standard 14001, s katerima dokazuje urejenost družbe in njeno odgovornost do strank, družbe in okolja. Ocenjevalna skupina je v zaključnem poročilu zapisala: Kolektor je v letu 2020 v pristanišču kakovostno in v roku izvedel kar nekaj gradbenih projektov. Dobavitelja odlikuje odzivnost in korekten odnos do naročnika.



**Nautic Service Dvigal** je družba z omejeno odgovornostjo s sedežem v Kopru. Ustanovljena je bila leta 1998. Dejavnost tega uspešnega podjetja je vzdrževanje strojne in elektro opreme žerjavov in dvigal ter ostale talne mehanizacije. Je pooblaščen serviser žerjavov proizvajalcev Metalna, Liebherr, Fantuzzi Reggiane in Konecranes ter serviser vlačilcev Terberg in Mafi ter tudi druge opreme, ki jo uporabljamo v pristanišču. Strokovna komisija je pri tem dobavitelju izpostavila odzivnost in razpoložljivost njihovih zaposlenih na zahteve in potrebe naročnika. Naziv najdobavitelja Luke Koper je družba Nautic Service Dvigal prejela že šestič.

»Hvala za priznanje. Kar prejemo, ni samo nagrada, ampak predvsem obveza za naše delo naprej. Luka Koper

je zahtevna stranka, a vredna truda,« je povedal prokurist podjetja **Matija Favento**.



Podjetje **Vodušek** je družba z omejeno odgovornostjo iz Poljčan. Ustanovljena je bila leta 1989. Ukvarja se z izdelavo bremenskih vrvi in verig ter ostalih dviznih trakov, električnih in verižnih dvigal, hidravličnih dvigal in prijemal. Je generalni zastopnik za prodajo izdelkov podjetja Rud iz Nemčije in podjetja Kito z Japonske ter specialnih jeklenih vrvi za dvigala znamk Casar in Oliveira. Usposobljeni so tudi za servisiranje dvizne opreme ter preglede bremenskih verig, jeklenih priveznic in pasov. Podjetje si je priznanje prislužilo s kakovostnimi proizvodi, njihova dobra lastnost pa je tudi odzivnost in partnerski odnos.



# Luka Koper, najbolj varno slovensko podjetje

TATJANA JAZBEC INSTITUT ZA KORPORATIVNE VARNOSTNE ŠTUDIJE

**Luka Koper je za dosežke v preteklem letu prejela nagrado za najbolj varno slovensko podjetje. To je ena izmed šestih nagrad v okviru t. i. slovenske velike nagrade varnosti, ki jo že peto leto zapored podeljuje Institut za korporativne varnostne študije ICS v sodelovanju s Slovenskim združenjem korporativne varnosti.**

Nagrado dobijo izbrane institucije in posamezniki, ki so s svojimi inovativnimi prispevki pripomogli k razvoju in uveljavljanju varnosti.

## Celovit varnostni sistem

V utemeljitvi so za Luko Koper zapisali: »Družba ima vzpostavljen celovit varnostni sistem, ki temelji na profesionalnosti, uporabi varnostnih standardov, visoki stopnji organizacijske in varnostne kulture ter poslovne etike in nenazadnje tudi na zavidljivo visoki pripadnosti zaposlenih.«

Ob tem so dodali še skrb za prenos najnovejših spoznanj iz znanstveno-raziskovalnega področja in mednarodno primerljivega okolja v delovne procese ter poudarili digitalizacijo in uvajanje novih tehnologij.

## Obvladovanje tveganj je ključno za naše delovanje

Predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** je ob prevzemu nagrade povedal, da bomo v družbi tudi v prihodnje naredili vse za obvladovanje tveganj, kar je ključno za neprekinjeno delovanje luških procesov. Obenem se je zaposlenim v družbi zahvalil za izkazano visoko pripadnost varnostni kulturi, še posebej pa Področju pristaniške varnosti ter sodelavcem s področja kibernetne varnosti.



# Luka Koper po novem “no-fly zone”

MATEJA DOMINKO

**O dronih “v službi” Luke Koper smo že pisali lani in napovedali, da s 1. 1. 2020 nastopi bistveno strožja EU uredba za to področje tudi v Sloveniji. Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije se je odzvala na pobudo Luke Koper in prepoznala nujnost omejevanja preletov na »našem nebu«.**

19. maja letos je razglasila novo prepovedano geografsko območje brezpilotnih zrakoplovov nad območjem Luke Koper. S tem je Luka Koper postala prvo in trenutno edino podjetje v Sloveniji s prepovedjo operacij dronov.

Za izvajanje operacij z droni bo nad našim območjem po novem treba pridobiti predhodno dovoljenje Ministrstva za infrastrukturo in dovoljenje notranjega ministrstva oz. v prihodnosti našega Področja pristaniške varnosti. Pri omejevanju preletov ne gre samo za prepoved, ampak za določitev U-space prostora, kar najprej pomeni preprečevanje nepooblaščenih preletov, sekundarno pa Luki Koper omogoča nadaljnji razvoj tehnologij in širjenje uporabe dronov tudi na druga strokovna področja.

## Naslednji korak: protidronska zaščita

Uporabe dronov za zlonamerne namene je vse več,

zato smo za zagotavljanje varnosti »na nebu« raziskali tehnologije za varovanje delovanja Luke, zaposlenih, tovora in pristaniške infrastrukture. Maja smo gostili izraelske specialiste za protidronska zaščito, ki so predstavnikom policije, vojske, varnostnih služb in drugim predstavili napredno tehnologijo Skylock. Gre za odkrivanje in onemogočanje dronov, ki z naprednimi tehnikami letalnik izsledijo, prepoznajo že vklop komande še pred vzletom. Ko naprava z radarjem locira dron, ga lahko onemogoči, odpelje na zeleno – varno mesto in ga tam prisili k pristanku ali pa vrne na mesto vzleta. Zbrani so lahko to preizkusili kar sami, v prihodnje pa bomo skladno z zakonodajo tehnologijo morda uporabljali tudi pri nas.



# Severni Jadran postaja zanimiv za globalne logiste

  SEBASTJAN ŠIK

**Propeller klub pristanišča Koper je 8. junija organiziral zanimivo okroglo mizo, na kateri so govorili o stanju v kontejnerskem prometu globalno in kako te razmere vplivajo na poslovanje pristanišč v severnem Jadranu.**

Na okrogli mizi so sodelovali generalni direktor kontejnerskega terminala Jadranska vrata na Reki **Emmanuel Papagiannakis** ter komercialni direktor tega terminala **Žarko Acinger**, Luko Koper sta zastopala vodja kontejnerskega terminala **Gordan Ban** in svetovalec uprave **Andrej Cah**, železniške operaterje pa **Goran Softić**, direktor podjetja Metrans Adria, in **Rok Svetek**, direktor podjetja Adria Kombi.

## Pretovor si je hitro opomogel

Lansko leto je bilo posebno v vseh pogledih, v prvi vrsti zaradi pandemije, ki je povzročila velike pretese na področju kontejnerskega prometa in dvig cen ladijskih voznin v nebo. Kljub temu pretovor kontejnerjev ni bistveno upadel oz. si je zelo hitro opomogel. Sogovorniki so prepričani, da je to posledica kakovostnih storitev in vse bolj zanesljive infrastrukture v pristanišču in na kopnem. Dokaz, da je severni Jadran zanimiva transportna pot, je tudi prihod

globalnih operaterjev v Trst, kjer se je poleg ladjarja MSC na kontejnerskem terminalu na sosednjem pomolu pred kratkim usidral tudi nemški HHLA.

## Severni Jadran ima izvrstno strateško lokacijo

Na reški Brajdici je že nekaj let prisoten ICTSI, pristaniški operater, ki upravlja z 32 terminali po svetu, kmalu pa naj bi se jim na sosednji Zagrebški obali pridružil nizozemski APM. Ta je edini oddal ponudbo za koncesijo na novozgrajenem kontejnerskem terminalu. Papagiannakis je zato moral najprej odgovarjati na vprašanje o prihajajoči konkurenci. Prepričan je, da bo tovora dovolj za vse. Severni Jadran ima po njegovem mnenju izvrstno strateško lokacijo, poleg tega pa vsa pristanišča v regiji ogromno vlagajo v povečevanje kapacitet, države pa v modernizacijo železniških povezav. Ban se je strinjal in izpostavil, da nobena ladja s 15.000 TEU in več na krovu ne bo prihajala v Jadran samo zaradi enega pristanišča. Cah je dodal, da so pristaniščem v regiji konkurenca severnoevropska pristanišča. Pogovor se je zaključil z nekoliko hudomušnim vprašanjem Svetku, kam so izginili Kitajci, ki so si prizadevali za vstop v tržaško in reško pristanišče ter za gradnjo drugega tira. Njegov odgovor je bil diplomatski, pomenljiv: »To je le dokaz, da je severni Jadran geostrateška regija.«



# Prvi obisk strank od razglašene epidemije

 PRIMOŽ BENČIČ  SUZANA ZORNADA VRABEC

Z vse boljše epidemiološko sliko v Sloveniji in v naših zalednih državah prehajamo tudi na področju komercialne in trženja, na »stare«, utečene poti komuniciranja s strankami. Aktivnosti preko informacijskih orodij za sestankovanje na daljavo končno menjamo za srečanja v živo, česar se iskreno veselimo.

8. junija smo tako gostili prvi obisk stranke po razglašeni epidemiji. Obiskali so nas predstavniki japonskega podjetja Mitsubishi Corporation iz pisarne v Beogradu. Gre za eno od dolgoletnih strank Luke Koper, s katero sodelujemo na Terminalu avtomobilov, Terminalu tekočih tovorov in na Kontejnerskem terminalu. Pisarna v Beogradu je odgovorna za posle na področju bivše Jugoslavije, z novo širitvijo pa tudi za širšo regijo jugovzhodne Evrope. Na sestanku smo se pogovarjali o možnostih za širitev našega sodelovanja na blagovnih skupinah za oz. iz srbskega tržišča ter širše. Srbsko

tržišče predstavlja velik potencial za bodočo rast Luke Koper, zato je bilo poslovno srečanje še toliko bolj pomembno.





We're now  
**OPEN**



# Otvoritev nove garažne hiše in tretjega vhoda

MATEJA DOMINKO DENIS ZUPAN, MATEJA DOMINKO

Pandemija je vplivala na nekajmesečni zamik dokončanja velikih infrastrukturnih naložb v Luki Koper, zato smo 25. maja letos s še toliko večjim veseljem in pričakovanjem uradno otvorili dve težko pričakovani investiciji.

Nov kamionski vhod Bertoki, kjer bodo prednostno v pristanišče vozili tovornjaki s kamioni in avtomobili, ter nov prizidek k obstoječi garažni hiši, ki bo podvojil prejšnje kapacitete pokritih parkirišč. Slavnostnega dogodka sta se poleg naše uprave in strank udeležila še minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec** ter župan Mestne občine Koper **Aleš Bržan**.



## Vhod Bertoki

Število kamionov, ki prihajajo v luko, se je v zadnjih dvajsetih letih za **6-krat povečalo**. Tretji tovorni vhod v pristanišče bo še dodatno zmanjšal kamionski promet v mestnem središču.

## Garažna hiša

Zgrajena je bila 28. oktobra 1999 za skladiščenje 3.350 vozil v 6 etažah. Deset let kasneje smo jo dogradili za 2.650 vozil, letos pa zaključili še prizidek za dodatnih 6.000 parkirnih mest. Skupaj lahko danes naenkrat skladiščimo **60.000+ vozil**, od tega kar 10.800 na pokritih parkirnih mestih.



# Dvosmerni tok med Azijo in Evropo

  ROK ŠTEMBERGER

**Letos smo naredili pomemben korak ob prihodu prvih večjih količin električnih avtomobilov za Evropo.**

Že od leta 2015 deluje med Koprom in pristanišči Daljnega vzhoda tedenski RO-RO servis japonskega ladjarja MOL, ki je ob pričetku delovanja služil predvsem izvozu evropskih luksuznih avtomobilskih znamk. Z leti so se postopoma povečevale tudi uvozne količine iz Azije.

**Kitajska: velesila električnih avtomobilov**

V maju smo namreč z ladje **Bess** razložili 173 električnih avtomobilov Dacia Spring, proizvedenih na Kitajskem, v juniju pa že pričakujemo novo pošiljko 350 avtomobilov. Kitajska postaja tudi na področju električnih avtomobilov nesporna velesila, saj bo letos s tujimi in domačimi naložbami proizvedla 1,8 milijonov električnih vozil, torej slabo polovico svetovne proizvodnje. Do leta 2028 pa bodo po predvidevanjih proizvedli že 8,15 milijona električnih vozil na leto. Za primerjavo – v lanskem letu so na svetu naredili 78 milijonov avtomobilov vseh vrst.

**V Luki smo na trende v avtomobilski logistiki dobro pripravljeni**

V poldrugem letu smo intenzivno investirali v ladijski,

železniški in skladiščni segment terminala. Energetska infrastruktura že sedaj dovoljuje polnjenje avtomobilov na več lokacijah, bomo pa v prihodnje razmislili, ali bi, glede na povpraševanje na trgu in usmeritve samih proizvajalcev, storitev polnjenja še nadgradili.

**V maju smo razložili 173 električnih avtomobilov Dacia Spring, proizvedenih na Kitajskem, v juniju pričakujemo novo pošiljko 350 avtomobilov.**



Vodja PC Avtomobilski in RO-RO terminal, **Gregor Belič** (levo), in **Zoran Čurić**, direktor Frikus Špedicije, ki sodeluje pri organizaciji transporta Dacinih vozil.

## Spodbujamo okoljevarno logistiko

 SUZANA ZORNADA VRABEC  OSEBNI ARHIV BOJANA POČKARJA

**V Luki Koper si prizadevamo za trajnostni razvoj in bivanje z okoljem, zato smo se pridružili aktivnostim EU projekta WasteForce, ki želi zamejiti nezakonite dejavnosti in trgovino z odpadki.**

WasteForce širi znanje o tem, kako se spoprijeti z naraščajočim trendom kriminala na tem področju, in želi krepiti zmogljivosti organov pregona na okoljskem področju.

Konec marca smo sodelovali na virtualni mednarodni delavnici projekta v organizaciji slovenskega Inšpektorata za okolje in prostor (IRSOP), nato pa smo prejeli še vabilo iz Bruslja in na zaključni konferenci projekta WasteForce predstavili naše izkušnje ter koristi sodelovanja. Konferenca se je udeležilo 144 predstavnikov iz 37 držav, med njimi tudi predstavniki Interpola, WCO, UNEP, AECAN, OLAF in Evropske komisije, na dogodku pa sta iz Slovenije aktivno sodelovala IRSOP in Luka Koper.

**Donosni okoljski kriminal**

»Okoljski kriminal je četrto najbolj donosno nezakonito poslovanje na svetu. V Sloveniji si skupaj z mrežo nacionalnih in mednarodnih inšpektorjev ter organov pregona

prizadevamo zavezati tovrstno nezakonito delovanje. Skupaj s koprsko luko in pristaniško skupnostjo širimo zavedanje o pomembnosti problematike in praktična znanja, kako ravnati, ko se srečujemo s takim tovorom,« je povedal **Bojan Počkar**, okoljski inšpektor in nacionalni koordinator projekta WasteForce iz IRSOP.



 [www.wasteforceproject.eu](http://www.wasteforceproject.eu)

**Ali ste vedeli?**

- Kitajska je 1. 1. 2018 prepovedala uvoz 24 različnih vrst odpadkov, tudi odpadno plastiko.
- Do takrat (1992–2017) so na Kitajskem predelali 45 % vse zbrane odpadne plastike na svetu.
- Rezultat prepovedi je pojav novih destinacij za odlaganje odpadkov, predvsem v južni in jugovzhodni Aziji, Turčiji in državah vzhodne Evrope.
- Ena od posledic je kopičenje odpadne plastike v večini evropskih držav, ki so prej odpadno plastiko pošiljale na Kitajsko.

# Največji ledolomilec na svetu je tudi iz slovenskega jekla

**Slovenija ima bogato jeklarsko tradicijo. V zadnjih dveh letih so obeležili 150 let industrijske proizvodnje jekla na Jesenicah in 400-letnico jeklarstva v Mežiški dolini. To tradicijo uspešno nadaljujejo v družbah Skupine SIJ, največji slovenski metalurški skupini.**

 MATEJA CLARICI  DOBRAN LAZNIK

Njihovi izdelki sodijo v sam vrh evropskih in svetovnih nišnih jeklarskih trgov – so med prvimi tremi proizvajalci nerjavne pločevine in tretji največji proizvajalec orodnih jekel v EU ter deseti največji proizvajalec industrijskih nožev na svetu. Doma pa veljajo za enega največjih zaposlovalcev, predvsem na Gorenjskem in Koroškem, kjer delujeta njihovi največji jeklarni. So med petimi največjimi izvozniki v državi.



## Mednarodno potrjena kakovost

Lani so pridobili mednarodni standard kakovosti (certifikat EN 9100), s katerim so prodrli na področje zračnega prometa, vesoljskih poletov in drugih visokokakovostnih in tehnološko naprednih industrij. Postali so uradni dobavitelj Ruske agencije za zagotavljanje kakovosti. Iz njihovega vrhunskega nerjavnega jekla bo izdelana prirobnica tokamaka fuzijskega reaktorja ITER – trenutno enega najbolj ambicioznih, najzahtevnejših in najdražjih projektov na svetu. Namen projekta Iter (International Thermonuclear Experimental Reactor) je izgradnja največjega eksperimentalnega fuzijskega reaktorja, v katerem bodo preučevali postopek pridobivanja elektrike z zlivanjem vodikovih jeder, s čimer bi posnemali postopek nastajanja energije sonca. Reaktor ob sodelovanju 35 držav gradijo v Franciji, skupno vrednost projekta ocenjujejo na 20 milijard evrov.

Ponosni so tudi na dolgoletno sodelovanje z Baltiško ladjedelnico, za katero so dobavili nerjavno pločevino za gradnjo treh ledolomilcev, med njimi tudi največjega in najzmogljivejšega jedrskega ledolomilca na svetu **Arktika**. Iz njihovega vrhunskega debelega nerjavnega jekla so tudi pokrovi cistern za varno odlaganje jedrskih odpadkov v Černobilu.

## Cenijo naše dobre in zanesljive storitve

Skupina SIJ je izrazito izvozna skupina, na tujih trgih ustvarijo 84 % prodaje. Glavni trgi so Nemčija, Italija in druge evropske države, njihovi nišni jekleni izdelki pa gredo v svet tudi prek našega pristanišča. »Z Luko Koper nas veže tesno in dolgoletno sodelovanje, naše odnose pa smo v še trajajoči kontejnerski krizi dodatno poglobili, saj smo skupaj učinkovito premoščali izzive. Cenimo dobre in zanesljive storitve Luke Koper, kar je v trenutnih pogojih ključno pri pravočasnih dobavah našim strankam. Pozitivno ocenjujemo tudi nenehna vlaganja v posodobitev infrastrukture, digitalizacijo poslovanja, usmerjenost k strankam, zato se v Skupini SIJ veselimo nadaljnega sodelovanja z Luko Koper,« pojasnjuje **Dmitry Novitskiy**, direktor za logistiko Skupine SIJ.

**V letu 2020 je Skupina SIJ odpremila skoraj 2.000 kontejnerjev, največji del prek Luke Koper.**

## Njihovi izdelki prek Kopra v ZDA in Azijo

V letu 2020 je Skupina SIJ odpremila skoraj 2.000 kontejnerjev, največji del preko Luke Koper. V kontejnerjih potujejo večinoma izdelki obeh največjih družb skupine SIJ, jeklarn SIJ Acroni in SIJ Metal Ravne, ki so namenjeni predvsem v ZDA, Indijo in številne azijske države.

## Širimo olimpijski duh in jekleno voljo

Skupino SIJ in Luko Koper poleg poslovnega sodelovanja veže tudi pokroviteljstvo Olimpijskega komiteja Slovenije, v okviru katerega širimo olimpijski duh in jekleno voljo. Trenutno oboje širi slovenska bakla Tokio 2020. Nastala je v SIJ Metalu Ravne na Ravnah na Koroškem, pri izdelavi so kombinirali jeklo in bukov les, plamenico pa zaključuje jeklena krona v silueti Triglava.

# Na obisku: Evropski energetski terminal

  MATEJA DOMINKO

Na terminalu je 96 zaposlenih, ki pretovarjajo železovo rudo, premog za koksiranje, termalni premog in naftni koks. Nudimo pa tudi dodatne storitve: sejanje, mešanje in drobljenje premoga ter nanašanje sredstva proti zmrzovanju rude ali premoga.

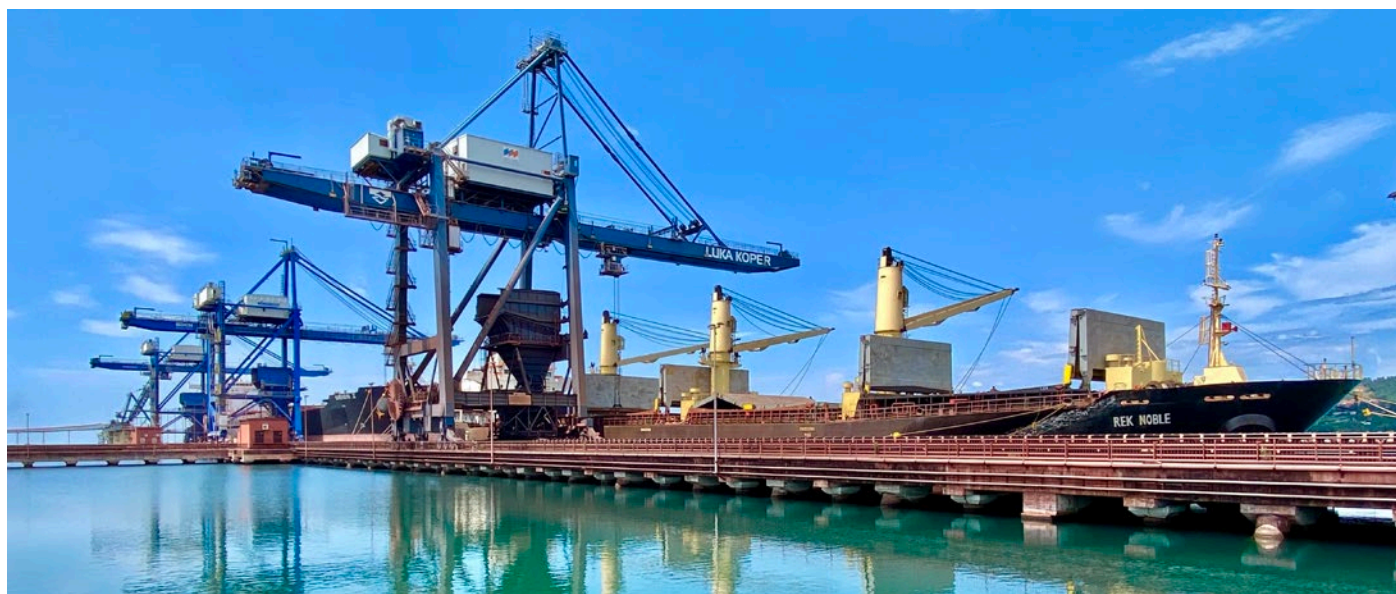
Gre za 'najtežji' terminal v pristanišču, saj prihajajo sem ladje z najtežjim tovorom in največjim ugrezom, na deponiji pa lahko naenkrat skladiščimo 800.000 ton premoga in rude.

## Terminal v številkah

Operativna obala	630 m
Število privezov	3
Največji dovoljeni ugrez ladij	17,20 m
Ladijski nakladalec	1
Mostno dvigalo (32 ton)	3

## Zanimivosti

- Največji nakladalec lahko naenkrat zajame 17 m<sup>3</sup> premoga in 6 m<sup>3</sup> železove rude.
- Največji nakladalec na terminalu je težak približno 55 ton in ga uporabljamo za nakladanje vagonov.
- Rekorderka na EET je še vedno ladja **Julija N**, ki je leta 2015 k nam pripeljala kar 222.532 ton železove rude. Dolga je 327 metrov in široka 55 metrov, še vedno pa naša stalna obiskovalka.



# Skrbno, odgovorno, strokovno do strank in okolja

**V skupni profitni center Luke Koper, imenovan Terminal razsutih in tekočih tovorov, se združujejo trije pomembni terminali: terminal za premog in železovo rudo, terminal tekočih tovorov in terminal sipkih tovorov. Na terminalskem 'trojčku' je zaposlenih 265 delavcev, ki jih vodi Bojan Tomišič.**

  MATEJA DOMINKO

## Kakšen vodja si in kako misliš, da te vidijo zaposleni?

Smo velik kolektiv, zato je pomembno navezovanje stikov in učinkovito sodelovanje z različnimi akterji. Menim, da zaposleni vedo, da se lahko kadarkoli obrnejo name po pomoč. Velik poudarek dajem sproščenemu pogovoru in timskega delu, kot vodja pa sem usmerjen k ciljem in poti do njih.

## Kje smo v primerjavi s konkurenco?

Za vsakega od naših terminalov bi lahko naštel specifične prednosti, vsem trem pa so skupne: odlična železniška povezava z zaledjem, operativna fleksibilnost in odnosi s kupci. Terminal za tekoče tovore je vedno sledil razvoju najnovejših tehnologij. Imamo na primer sistem za zbiranje odpadnih hlapov, s čimer omogočamo delovanje tehnologije brez izpusta emisij v okolje. Terminal razsutih tovorov je eden večjih na območju severnega Jadrana, ne le po skladiščnem prostoru, temveč tudi po globini morja, kar je velika prednost pri sprejemu ladij, ki lahko prevažajo tudi 200.000 ton tovora. Terminal sipkih tovorov se razvija v prepoznavno agrodistribucijsko središče na osnovi dveh temeljnih stebrov, ki jih predstavljajo soja in mineralna gnojila. Pretovor obeh raste, v bodoče pa si želimo povečati še pretovor žitaric.

## Kako pomembno je pri sipkih in razsutih tovorih okoljevarstvo?

Skrb za okolje je že od nekdaj prioriteta Luke Koper, ne le Terminala sipkih in razsutih tovorov. Glede na naravo dela pa Terminal razsutih tovorov najbrž vodi v številu okoljevarstvenih izboljšav, kar budno spremljajo tudi oči izven pristaniške skupnosti. Kljub temu, da premogi in železova ruda ne predstavljajo nevarnosti za zdravje, smo kot ključne izboljšave na področju okoljevarstva zgradili 11 metrov visoko steno okoli deponije, s čimer preprečujemo razpihovanje materiala izven luke. Premog in rudo na deponiji škropimo z mešanico vode in celuloze, skrbimo pa tudi za vplive, ki jih človek ne vidi. Lani smo uvedli posebne blažilnike na vsipnikih in tako dodatno zmanjšali prašenje in hrup.

## Povpraševanje po tovorih raste in pada. Kaj se dogaja s premogom?

Na področju premoga Evropska komisija še naprej zaostruje okoljske politike z novim ciljem zmanjšanja toplogrednih emisij za 55 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. Ključno orodje za doseg tega cilja je ETS (*Emission Trading System*). Cene emisijskih kuponov in ostalih okoljskih davkov bodo še naprej rasle, kar



bo dodatno spodbudilo prestrukturiranje energijskih proizvodenj na plinski pogon. Rezultat naj bi bil izjemna nekonkurenčnost proizvodnje energije s premogom in popolna ukinitve njegove uporabe do leta 2030. Dolgoročni cilj EU je uvedba podobnih ukrepov tudi na področju plinskega olja in plina, ki bi ju v velikem delu zamenjali obnovljivi viri energije.

## To pomeni konec pretovora premoga?

Čas bo pokazal, kaj se bo zgodilo s premogom. Vse nakazuje, da je termalni premog, s katerim smo zalagali italijanske termoelektrarne, najbrž dokončno sklenil svojo pot skozi Luko Koper. Odprta ostajajo vprašanja, kako se bodo s tem spopadle države EU, katerih pomembna količina energije temelji na proizvodnji s premogom, na primer Nemčija, Poljska, Češka, Bolgarija in Romunija. V nasprotju s termalnim premogom, pa ostaja pretovor premoga za koksiranje, ki ga uporabljajo železarne za izdelavo železovih proizvodov, nespremenjen in zaenkrat težje zamenljiv. To je tudi ena od blagovnih skupin, kjer smo komercialno najbolj aktivni.

## Kam se usmerjamo v prihodnje?

Na razsutih tovorih se bomo osredotočili na premog za koksiranje in na železovo rudo.

Terminal tekočih tovorov bo še naprej fokusiran na tri ključne stebre: letalsko gorivo, kemikalije in plinsko olje. Sipki tovari bodo še naprej utrjevali svoj položaj agrodistribucijskega središča, poseben poudarek pa bomo dali pretovoru žitaric, kjer vidimo velik potencial.

# Kdo so naši naj sodelavci leta 2020?

Vsako leto najboljše med nami predlagajo bodisi vodje ali skupine zaposlenih, zato z veseljem tudi predstavljamo sodelavce in sodelavke, ki bodo prejeli priznanja za vzorne in najboljše delavce preteklega leta. Podelitev priznanj zaposlenim bo 1. julija 2021 ob 13. uri v dvorani Sv. Frančiška Asiškega na Martinčevem trgu v Kopru.

 KADROVSKO PODROČJE  MATEJA DOMINKO

## VODJA LETA 2020

**Luka Kraljič,**  
operativni vodja v PC Generalni tovari



Luka je karierno pot v Luki Koper pričel leta 2011 kot delovodja na generalnih tovarih. Opravljal je dela skladiščnika, vodje izmene, od leta 2017 pa je operativni vodja. Je zanesljiv, strokoven, podjeten in predan član ekipe. Do sodelavcev je korekten, svoje znanje in izkušnje prenaša na mlajše, sodeluje v delovnih skupinah, uspešno svetuje strankam. Prizadeva si za maksimalno izkoriščenost skladiščnih površin in pretovornih kapacitet. V letu 2020 so s sodelavci dosegli rekorden pretovor pri polnjenju/praznjenju kontejnerjev papirja. Pri doseganju rezultatov vedno izpostavi, da je del uspešne ekipe sodelavcev.

## VZORNI DELAVCI

**Vanda Bonin,**  
komercialna referentka, Luka Koper Inpo



Vanda je z delom v Luki Koper pričela leta 1977. Ob ustanovitvi podjetja Luka Koper Inpo leta 1996 je bila prezaposlena v to novo podjetje, najprej kot obračunovalka, leta 2005 pa je napredovala v komercialno referentko. Naloge obračuna storitev in časovne administracije izvaja strokovno, natančno,

pravočasno in z veliko mero dobre volje. Pomemben je njen doprinos k pravočasnim zaključkom obračunov faktur in časovni administraciji v času bolniške odsotnosti sodelavcev ter v času oteženih razmer ob epidemiji. Vanda je bila mentorica novim sodelavcem, posebej pa velja pohvaliti njene izboljšave procesa obračuna.

**Dejan Drlink,**  
delovodja delavnice, Terminal razsutih in tekočih tovorov



Dejan je v Luki Koper pričel kot vzdrževalec upravljalca leta 2016 in že naslednje leto napredoval na mesto delovodje delavnice na Terminalu sipkih tovorov. Skrbi, da so delovna sredstva optimalno vzdrževana in da lahko dosegamo maksimalne učinke z minimalnimi stroški. Redno predlaga izboljšave na strojni in skladiščni opreми. Njegov odnos do strank in sodelavcev je korekten in profesionalen, je tudi mentor dijakom na obveznih delovnih praksah. Pripravljen je prevzemati dodatne delovne zadolžitve tudi izven rednega delovnega časa, s čimer izkazuje pripadnost podjetju.



**Sandi Drolc,**  
vodja izmene, Kontejnerski terminal



Sandi je začel na Kontejnerskem terminalu v Luki Koper leta 2003 kot disponent in že naslednje leto napredoval na delovno mesto vodje izmene. Vmes se je krajše obdobje preizkusil tudi v vlogi operativnega vodje, a svoje poslanstvo vidi na delovnem mestu vodje izmene. V svojem 17-letnem stažu je v delo uvedel mnoge vodje izmene in jim nesebično predajal svoje znanje. Sodelavci cenijo njegovo sposobnost aktivnega poslušanja, strokovnost in ažurno vodenje statistike produktivnosti ladijskih skupin na kontejnerskem terminalu. Pripaden je podjetju ter ima do vseh sodelavcev korekten in spoštljiv odnos.

**Andrej Frank,**  
dispečer, Terminal za avtomobile in RO-RO



Andrej pozna vse operativne procese v PC TA in RO-RO. Najprej je delal kot študent in podpogodbeni voznik avtomobilov, kontrolor in sekretar skladiščne dokumentacije. Po uspešno zaključenem visokošolskem študiju na Fakulteti za pomorstvo in promet je leta 2011 napredoval na delovno mesto dispečerja. Znanje in delovne izkušnje uspešno uporablja pri vodenju skladiščnega poslovanja ter pripravi planov nakladanja in razkladanja ladij, dnevno nadzira najave tovornjakov, komunicira z agenti in špediterji v zvezi z naročili in dokumentacijo, mesečno preverja stanje dispozicij za kontrolo realiziranega tovora.

**Aleš Lapajne,**  
disponent, Terminal za avtomobile in RO-RO



Aleš je v Luki Koper zaposlen kot disponent II od februarja 2015, pred tem pa je za Luko delal kot podpogodbeni voznik avtomobilov, kontrolor in disponent. Tako je pridobil veliko izkušenj, ki jih uspešno uporablja pri organiziranju in nadzoru operativnega dela na ladjah z avtomobili ter pri pretovarjanju vozil z vagonov in na njih. Po potrebi na terminalu opravlja delo skladiščnika III, usposobljen pa je tudi za pretovor posebnega tovora izrednih dimenzij. Pri svojem delu je vsak dan v kontaktu s posadkami največjih svetovnih ladjarjev za prevoz avtomobilov in Luko Koper odlično predstavlja tudi navzven.

**Edmond Masalin,**  
varnostnik receptor, Področje pristaniške varnosti



Edmond je v Luki Koper šele tri leta, a je eden najbolj prepoznavnih obrazov našega kolektiva. Delo varnostnika receptorja v upravni stavbi je bilo sistemizirano v letu 2019. Poleg usposobljenosti za varnostnika ima vse lastnosti dobrega receptorja. Je komunikativen in nasmejan obraz, ki ga zaposleni zjutraj ob vstopu v upravno stavbo najprej vidimo. Predstavlja prvi stik z družbo in naredi prvi vtis našega podjetja na poslovne stranke in druge obiskovalce družbe. Za vzornega delavca ga je zaradi korektnega dela predlagala skupina zaposlenih izven njegove enote, njegov vodja pa je predlog podprl.

**Janez Maze,**  
vzdrževalec upravljalca stroja, Področje investicij



Janez je v Skupini Luka Koper od leta 2012, ko je v hčerinski družbi Luka Koper Inpo najprej opravljal dela ključavničarja in se nato usposobil za upravljalca podbijalke. Pri delu ga odlikujejo strokovnost, doslednost in odgovornost pri delu na stroju za višinsko in smerno regulacijo tirov in kretnic. Sodeloval je pri pripravi programa usposabljanja za delo s podbijalnim strojem in je tudi inštruktor praktičnega usposabljanja. Je izjemno zanesljiv progovni čuvaj in natančen pri delu s strojem, vodenju evidenc in vzdrževanju podbijalke.

**Mirjan Medica,**  
samostojni strokovni delavec, Področje financ in računovodstva



Mirjan je v Luki Koper zaposlen tri leta, za vzornega delavca pa so ga predlagali sodelavci predvsem zaradi njegove strokovnosti in odličnih komunikacijskih veščin. Zelo je predan poslovnemu okolju in ciljem družbe, je pobudnik racionalizacije delovnih procesov in strokovne preglednosti poročil. V zadnjem letu, poleg svojih nalog, suvereno nadomešča odsotno glavno računovodjo. Je vzoren delavec in sodelavec, odlikujeta ga odlična podpora in sodelovanje pri delu, s svojim pozitivnim odnosom pa v kolektiv vnaša umirjenost in dobro vzdušje.

**Sebastjan Skončnik,**  
upravljalca dvigal, Kontejnerski terminal



Sebastjan delo žerjavista opravlja v Luki Koper od leta 2001, najprej na Terminalu za glinico, nato na Terminalu sipkih tovorov, od leta 2015 pa na Kontejnerskem terminalu. Usposobljen je za izvajanje manipulacij s stroji na vseh terminalih. Pri delu je zanesljiv, korekten in predan. Predlagatelji so pohvalili njegovo fleksibilnost pri delu, predvsem pri spremembah urnikov, in pripravljenost priskočiti na pomoč. Zelo je odziven in komunikativen, v ekipi pa vedno širi dobro vzdušje pri delu in ima pozitiven odnos do dela.

**Ivica Šolaja,**  
skladiščnik, Terminal razsutih in tekočih tovorov



Ivica je v Luki Koper od leta 2003, ko je v družbi najprej opravil usposabljanje za upravljanje luške talne mehanizacije in dvigal. Upravljalca dvigal je bil na Terminalu razsutih tovorov in Terminalu sipkih tovorov. Leta 2013 je napredoval na delovno mesto delovodje, od 2017 pa opravlja delo skladiščnika, trenutno na Terminalu silos. Svoje delo opravlja vestno, strokovno in odgovorno. Znanje in dolgoletne izkušnje nesebično prenaša na nove sodelavce. Sodelavci, ki so Ivico predlagali za vzornega delavca, so prepričani, da je to priznanje za njegovo večletno prizadevno delo in motivacija za vnaprej.



**Boris Šverko,**  
skladiščnik, Terminal generalni tovori



Boris je strokoven in zanesljiv član ekipe skladišča 51. V Luki Koper je leta 2000 pričel kot upravljalec vzdrževalec na Terminalu za razsute tovore, a je kmalu pristal na generalnih tovorih, kjer že 13 let dela kot skladiščnik. Spozna se na skladiščenje in pretovor različnih vrst blaga, obvlada pretovor projektnega tovora in železnih izdelkov. V veliki meri je pripomogel k povečanju pretovora kosovnega blaga izrednih dimenzij in tež. Boris občasno nadomešča vodjo izmene, med sodelavci pa je cenjen zaradi svoje odprtosti, korektnosti in profesionalnosti pri poslovnih strankah.

**Sandi Tomažič,**  
dispečer železniškega transporta, Področje operative



Sandi od leta 2018 dela kot dispečer železniškega transporta v Področju operative, pred tem je bil 11 let voznik železniških vozil. Sodelavcem nudi strokovno podporo pri izvajanju dovoza/odvoza in premikih vagonov na območju koprškega vozlišča ter organizacije železniškega segmenta za potrebe Luke Koper. Obvlada tako pristaniško železniško infrastrukturo kot tudi javno. Aktivno sodeluje s terminali pri vsakodnevem železniškem prometu, vestno podaja predloge za bolj racionalno izvajanje procesov. Usposobljen je za inštruktorja in mentorja, s strani sodelavcev in vodje pa je cenjen zaradi reda in profesionalnosti.

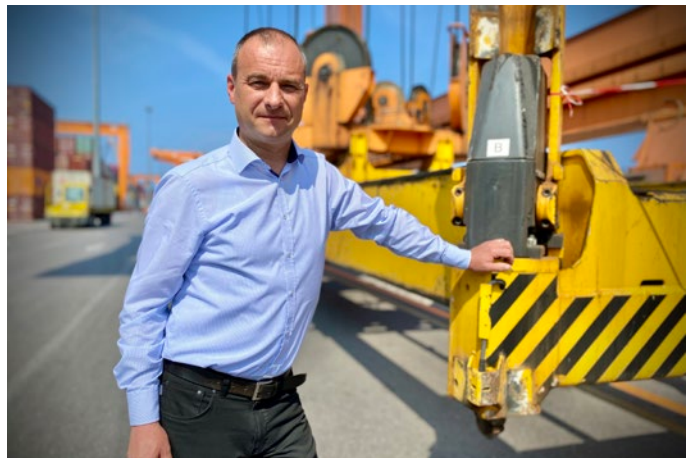
**Kristjan Veškovo,**  
upravljalec ladijskih dvigal, PC generalni tovori



Kristjan je v Luki Koper pričel delati leta 2003 kot luškotransportni delavec na generalnih tovorih, nato pa napredoval na mesto kvalificiranega LTD viličarista. Od leta 2014 opravlja dela in naloge upravjalca ladijskih dvigal. Opravil je usposabljanja za upravljanje s talno mehanizacijo in dvigali, poleg tega je usposobljen za pretovor posebnih vrst tovora (dolge tirnice, projektni tovor, papir v rolah, koluti pločevine ...). Med sodelavci je cenjen zaradi svoje odprtosti in korektnosti, nastopa pa tudi v vlogi mentorja novo zaposlenim.

## INOVATOR LETA

**Borut Muženič,**  
samostojni strokovni delavec, Področje investicij



Borut opravlja naloge samostojnega strokovnega delavca elektronika. Tehnična narava njegovega dela, ki je povezana z delovanjem elektronskih naprav na dvigalih in drugih strojih, predstavlja zanj vsakodnevni izziv v iskanju boljših tehničnih rešitev – večina med njimi je uvrščenih v kategorijo tehničnih izboljšav. Borut je nenehno aktiven pri predlaganju izboljšav, bil je tudi najboljši inovator za leto 2013 in v preteklosti avtor odmevne izboljšave, ki je bila nagrajena v okviru izbora Gospodarske zbornice Slovenije za primorsko regijo.

## PRIZNANJE ZA POSEBNE DOSEŽKE

**Operativni ekipi PC KT in PC GT** (vsem vodjem izmen in operativnim vodjem obeh PC)

V preteklem letu, ko smo od marca 2020 dalje poslovali v oteženih tržnih in epidemioloških razmerah, sta se operativni ekipi PC KT in PC GT izkazali z visoko ravno kakovosti pri izvajanju skupne storitve na CFS segmentu (polnjenje in praznjenje kontejnerjev) in pri obvladovanju prometa s frigo (hladilnimi) zabojniki, kar sta ekipi dosegli z odlično dnevno koordinacijo in visoko stopnjo medsebojne sinergije. CFS storitev in frigo zabojniki so za Luko Koper strateškega pomena in naša največja konkurenčna prednost v primerjavi z Reko in s Trstom na področju prometa generalnih tovorov in zabojnikov.

Pohvale za dobro sodelovanje med profitnimi centri gredo tudi ostalim terminalom, vendar je potrebno sodelovanje in usklajevanje ekip generalnih tovorov in kontejnerskega terminala pri izvajanju in prodaji skupne storitve na trgu še posebej izpostaviti kot primer dobre prakse sodelovanja med terminali.



## PRIZNANJE ZA DOLGOLETNO DELO IN PRIPADNOST SKUPINI LUKA KOPER

Priznanje prejme deset zaposlenih na podlagi kadrovske evidence o dolžini delovne dobe v Skupini Luka Koper, pri čemer imajo letošnji nagrajenci preko 38 let in 11 mesecev delovne dobe v Skupini.

### **Redžo Begič,**

pobiralec parkirnine, Kamionski terminal, Luka Koper Inpo

### **Vitomir Dragič,**

vzdrževalec proge, vzdrževanje prometne infrastrukture, Luka Koper Inpo

### **Tatjana Jazbec,**

samostojna strokovna delavka, Področje odnosov z javnostmi

### **Mičo Lujčić,**

luškotransportni delavec, PC Generalni tovari

### **Branislav Pavlovič,**

storitveni delavec, Enota za čiščenje in urejanje površin, Luka Koper Inpo

### **Gino Šorgo,**

disponent I, PC Kontejnerski terminal

### **Jozo Terzič,**

storitveni delavec, Enota za čiščenje in urejanje površin, Luka Koper Inpo

### **Vlado Tomič,**

storitveni delavec, Enota za čiščenje in urejanje površin, Luka Koper Inpo

### **Zvoninir Vukovič,**

voznik luške mehanizacije, PC Terminal razsuti in tekoči tovari

### **Marko Wohinz,**

skladiščnik I, PC Generalni tovari

**Iskrene čestitke vsem nagrajencem.**



KRITON

L

6  
4  
2  
10M  
8  
6  
4  
2  
9M  
8  
6  
4  
2  
8M  
S  
v  
e  
8  
M  
S  
v  
e  
8  
10M  
S  
v  
e

R

# Vsak dan je pristaniški dan

  MATEJA CLARICI, MATEJA DOMINKO

Letos že drugo leto nismo mogli izpeljati Pristaniškega dne v živo, zato smo pripravili tri posebne aktivnosti, ki ste si jih lahko ogledali virtualno.

## INSAJDER,

fotografska razstava Kristjana Stojakovića  
Koprsko obzidje "Bastion", Galerija Luka Koper, na ogled do 20. 8. 2021



»Pri krajinski fotografiji je velikokrat tako, da najboljši izdelki nastanejo izpod prstov "lokalcev", tistih, ki živijo s krajem, ki poznajo vsak kotiček, spremljajo vremenske pogoje in ves čas opazujejo, kdaj in kje bi lahko nastal najboljši "škljoc". Če ima ta "insider" še oko za dobro fotko, je krog zaključen, brez tega zadnjega pogoja zagotovo ne gre. Luka Koper ponuja bogato paleto motivov industrijske in arhitekturne fotografije in veliko je takih, ki so večini, ki nimajo dostopa do notranosti pristanišča, skriti. Pri fotografijah Kristjana gre za poglede iz zraka, ki so neznanka celo za redne "prebivalce" Luke. Tisti, ki vsaj malo spremljajo pravila letenja z droni, zagotovo tudi vedo, da je Luka Koper zaprto območje, kar pomeni, da je dronom vstop prepovedan, razen izjemoma s posebnimi dovoljenji, ki pa jih je avtor razstave kot zaposlen v pristanišču pridobil. Mislim, da sem naštel dovolj razlogov, zakaj si je vredno ogledati to izjemno razstavo fotografij.«

**Jaka Ivančič**, profesionalni in krajinski fotograf, prejemnik številnih nagrad, med njimi tudi National Geographic in IPA



VIDEO: Spoznajte INSAJDERJA, našega sodelavca Kristjana

## OLIMPIJSKA BAKLA V PRISTANIŠČU



22. maja smo kot drugo aktivnost pripravili slavnostni sprejem slovenske bakle Tokio 2020, ki od sredine aprila potuje po vseh slovenskih občinah. S kanujem sta jo pripeljali naša sponzoriranka **Špela Ponomarenko Janič** in **Anja Osterman**. Na RO-RO rampi v prvem bazenu so ju pričakali člani Športnega društva Luka Koper in skupaj so pritekli do potniškega terminala. »V čast mi je bilo, da sta mi naši olimpijki predali baklo in da je luška skupina tekačev tekla prvi krog po Kopru. Pa ravno na moj rojstni dan, zato si bom ta dogodek še toliko bolj zapomnil,« je navdušeno izjavil Sanin Ljuca.



VIDEO: Olimpijska bakla v Luki Koper

## LUKA 360°



Tretji dan pa smo premierno prikazali video, v katerem si Luko lahko ogledate s še nevidenih pozicij in doživite pristanišče kar preko svojega telefona ali računalnika.



VIDEO: Luka Koper 360°

### Luški glasnik je časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.  
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Izvršna urednica: Mateja Dominko  
Redakcija: Mediade d. o. o.

Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Tina Bizjak, Kristjan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Mateja Dominko, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Mirko Slosar, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

Kreativna zasnova in oblikovanje: Igor Lennasi, ID14 za Mediade d. o. o.

Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1.900 izvodov  
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si

Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

»Nasmeh je krivulja, ki vse poravnava.«  
Phyllis Diller