

Tuški

G L A S N I K

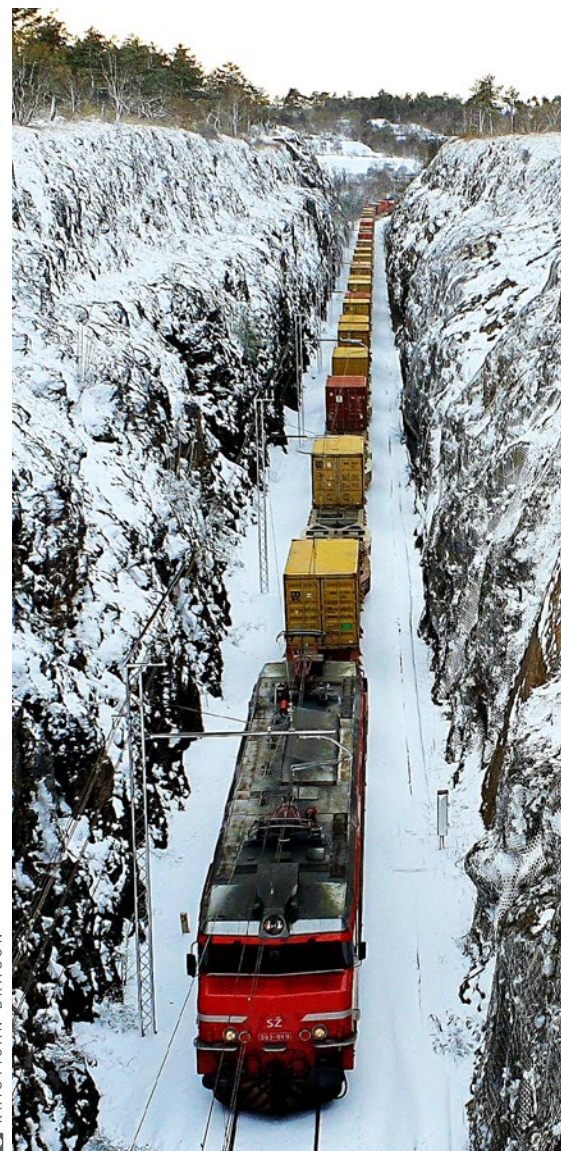
2021/05

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



**Vse najboljše,
Luka Koper!**

- 4 Zeleni, odgovorni in varni**
 Objava Letnega poročila Skupine Luka Koper za leto 2020 ni pomembna le s finančnega vidika poslovanja, ampak je tudi pokazatelj dosežkov in izzivov na področju družbene odgovornosti ter trajnostnega razvoja.
- 6 Dobro sodelovanje z grškimi ladjarji nas povezuje**
 23. aprila smo v okviru dvodnevne obiska v Sloveniji gostili grško predsednico Katerino Sakellaropoulou v spremstvu slovenskega predsednika Boruta Pahorja.
- 7 Naročili smo še dve novi orjaški dvigali**
 Aprila smo podpisali pogodbo za nakup dveh obalnih kontejnerskih dvigal, ki bosta nameščeni na novozgrajeni podaljšek prvega pomola.
- 8 10 novih dreves za čist in zdrav planet**
 22. aprila, ko obeležujemo svetovni dan Zemlje, smo v Luki Koper k obstoječim 250 oljkam na terminalu tekočih tovorov posadili še 10 novih oljčnih dreves.
- 11 Samo kakovost storitev je garancija za posel**
 Pogovor z Gregorjem Beličem, direktorjem Avtoservisa, ki vodi Terminal za avtomobile.
- 12 Prvič med evropsko peterico**
 Koprski avtomobilski terminal se je v letu 2020 prvič znašel med peterico največjih evropskih igralcev ter zasedel prvo mesto v Sredozemlju.
- 15 Cepljenje našega kolektiva se je začelo**
 8. maja smo v sodelovanju z Zdravstvenim domom Koper pričeli s prostovoljnim cepljenjem zaposlenih proti COVID-19.



© KRISTIJAN BRAČUN

Stroji za 2. tir so zabrnili!

MATEJA DOMINKO URBAN ŠTEBLJAJ

5. maja je na gradbišču v Dekanih pri Kopru država podpisala še pogodbo z izvajalci za glavna dela na projektu med Divačo in Črnim Kalom. S tem so se začela glavna gradbena dela na novem tiru. Na drugi tir Luka Koper in z njo Slovenija ter zaledne države čakamo že 25 let, zato lahko rečemo, da gre za zgodovinski projekt. »Dela na drugem tiru morajo biti glede na časovnico končana leta 2025, leto pozneje pa naj bi bil tir predan v uporabo. To ne bo Teš 6, denar pa bo uporabljen transparentno,« je na dogodku povedal minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec**.



Darilo za rojstni dan



Verjetno ga ni otroka, ki se ni igral z vlakci. Danes verjetno že virtualno, na kaki igrici v 3D oziroma posneti v virtualni resničnosti. Včasih pa smo se igrali s pravimi vlakci. Se spomnite tistih, ki so jih izdelovali v izolskem Mehanu? Če si imel srečo in si imel veliko tračnic, si lahko sestavil večnivojske proge. Lahko si iz kartona izdelal predore. Lokomotiv je bilo več vrst, prav tako vagonov, prilagojenih različnim tovorom. Kakšno veselje, ko si dobil vlakec kot darilo za rojstni dan! Kaj šele, če je ta dolg 27 km, če ima osem predorov, dva viadukta, dva mostova in eno galerijo. Ja, za prvo lopato za drugi tir ne bi mogli izbrati boljšega meseca od maja in tako Luki Koper podariti darilo, ki ga čaka že 20 let. Upravičeno lahko potemtakem rečemo, da gre za projekt desetletja. Tudi po tehnični zahtevnosti. Zdaj moramo le držati pesti, da bo tir zgrajen po načrtu, torej čez štiri leta. Seveda tudi mi nismo pozabili na našo Luko. Tudi mi imamo nekaj daril zanjo. Sicer ne tako megalomanskih, pa vendar dobrodošlih. Vse kaže, da bomo še pred koncem meseca lahko odprli nov, že tretji vhod za kamione ter novo garažno hišo. Prvi je pomemben predvsem zaradi razbremenitve mestne, pa tudi luške vpadnice, ker bodo imeli tovornjaki s kontejnerji krajšo pot do terminala. Drugi bo dal nov zagon avtomobilskemu terminalu, ki mu po lanskoletnih težavah zaradi pandemije in ohlajanja gospodarstva letos kar dobro kaže. Tudi projekt podaljšanja prvega pomola lepo napreduje in vse kaže, da bi lahko bila nova obala uporabna že konec prihodnjega meseca. Edino razočaranje je Pristaniški dan, ki ga tudi letos ne bo, saj nam omejitve ne omogočajo izvedbe ogledov pristanišča, kot bi si jih želeli oziroma kot jih od nas pričakujejo številni obiskovalci, radovedneži in ljubitelji morja, ladij ter pristanišča. Ampak praznih rok jih vendarle ne bomo pustili. Pripravljamo kulturno-športno-virtualno obarvane dogodke, ki vas bodo spomnili, da smo še vedno tu, da bodo naša vrata ponovno odprta, ko bo to mogoče. Sledite našim družbenim omrežjem in izvedeli boste več.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Zaupajte zdravstveni stroki



Pandemija covid-19 je prizadela življenje in zdravje ljudi po vsem svetu. Kot posamezniki lahko veliko prispevamo k preprečevanju širjenja virusa z upoštevanjem previdnostnih ukrepov. Prav spoštovanje ukrepov je v Luki Koper preprečilo, da bi prišlo do večjih izbruhov bolezni covid-19, ki bi ohromili ali celo prekinili delovni proces. Zasluga, da do tega ni prišlo, gre vsem zaposlenim – tistim, ki so ukrepe pripravljali in jih uvajali v delovne procese, kakor tudi tistim, ki so ukrepe spoštovali. S tem izkazujemo skrb zase in za vse okoli nas. Sedaj imamo tudi možnost, da se cepimo.

Cepljenje je enostaven, varen in najučinkovitejši ukrep za zaščito pred covid-19. Ne ščiti le cepljenih posameznikov, temveč tudi zdravje družinskih članov, prijateljev, sosedov, znancev in sodelavcev. Glavni cilji cepljenja so zmanjšanje umrljivosti in števila hospitalizacij zaradi covid-19 ter zaščita prebivalcev, ki so najbolj izpostavljeni tveganju za okužbo s covid-19. V Sloveniji trenutno cepimo s cepivi proizvajalcev Pfizer/BioNtech, Moderna, AstraZeneca in Johnson & Johnson.

Cepiti se ne smejo osebe s hudo alergijo na sestavine cepiva. V primeru znane alergije se pred cepljenjem posvetujte z osebnim zdravnikom. Previdnost je potrebna pri dokazani anafilaktični reakciji neznanega vzroka v preteklosti. Pri osebah s hudim akutnim vročinskim stanjem ali akutno okužbo je cepljenje treba odložiti.

Vsem zaposlenim svetujem, da zaupajo zdravstveni stroki in se cepljenja udeležijo takoj, ko jim bo to omogočeno. Le tako se bo tudi življenje in delo v Luki Koper ponovno vrnilo v stare tirnice.

Boris Kopilovič, dr. med.,
epidemiolog, predstojnik NIJZ Koper

Zeleni, odgovorni in varni

Objava Letnega poročila Skupine Luka Koper za leto 2020 ni pomembna le s finančnega vidika poslovanja, ampak je tudi pokazatelj dosežkov in izzivov na področju družbene odgovornosti ter trajnostnega razvoja.

 MATEJA CLARICI

Te aktivnosti že četrto leto predstavljamo skladno z mednarodnimi standardi trajnostnega poročanja GRI*. V nadaljevanju bomo predstavili ključne informacije, da bomo lažje razumeli, kaj kaže ogledalo naše družbe na tem področju.

*GRI (Global Reporting Initiative) je neodvisna mednarodna organizacija, ki je izoblikovala mednarodno priznane standarde za poročanje o gospodarskih, okoljskih in družbenih vplivih.

Kdo smo Luka Koper?

Če bi želeli izrisati profil tipičnega luškega zaposlenega, bi rekli, da je to: **moški** (žensk je le 150, torej 10 %), **star med 30 in 50 let** (teh je 71 %), prihaja iz **Obalno-kraške regije** (89 % vseh zaposlenih), ima **V. stopnjo izobrazbe** (teh je 30 %) in **pogodbo za nedoločen čas** (98 %).

Na zadnji dan leta 2020 je Luka Koper, d. d., imela 1.535 zaposlenih (-5 % v primerjavi z letom 2019). Na območju pristanišča pa srečamo še zaposlene iz ostalih odvisnih družb, skupno 163 zaposlenih, ter agencijske delavce. Slednjih je bilo lani 304. Agencijski delavci predstavljajo enega od treh stebrov novega poslovnega modela, ki vključuje še redno zaposlene in zunanje pogodbene partnerje.

Ena od pomembnih aktivnosti na področju družbene odgovornosti so sponzorstva in donacije, ki omogočajo delovanje številnih društev. Lani smo jim namenili 1,3 milijona evrov.

Kako skrbimo za okolje?

Spremljanje in zmanjševanje vplivov na okolje sta del naših rednih aktivnosti, saj se dobro zavedamo vpliva, ki ga ima pristaniška dejavnost na okolje. Povprečna letna vrednost vseh meritev celokupnega prahu je v letu 2020 znašala 100 mg/m² na dan, kar je 4 % manj kot v letu 2019. Letne povprečne koncentracije delcev prahu PM10 so bile pod zakonsko določeno vrednostjo 40 µg/m³. Meritve izvajamo na treh lokacijah v smeri Ankarana, Bertokov in Kopra.

Meritve hrupa izvajamo neprestano, čeprav je zakonsko predvidena frekvenca meritev le enkrat na tri leta. Uporabljamo najsodobnejše tehnike merjenja, spremljanja in prikazovanja rezultatov, izdelujemo pa tudi letne karte hrupa, ki natančno prikazujejo območja ravni hrupa znotraj pristanišča in v njegovi okolici. Za aktivnosti zmanjševanja

hrupa je družba v letu 2020 porabila 865.000 evrov, od tega je 200.000 evrov namenila v sklad Mestne občine Koper za izvajanje omilitvenih ukrepov za zmanjševanje vplivov pristaniške dejavnosti.

Lani smo bili aktivni tudi na področju energetske učinkovitosti, ki postaja vse bolj pomembna z vidika konkurenčnosti družbe. Skupna poraba energije za Luko Koper, d. d., je v letu 2020 znašala 258.553 GJ (gigadžulov), od tega je bilo 20,7 % proizvedenih iz obnovljivih virov energije. Zmanjšali smo porabo goriva za 17,6 GJ in električne energije za 133 GJ. V pristanišču je ob koncu leta 2020 električna energija poganjala 29 % viličarjev, 44 % dvigal RTG, 100 % RMG in 100 % obalnih dvigal.

Varni in zdravi pri delu

Luka Koper je lani prejela certifikat kakovosti ISO 45001:2018 za sistem vodenja varnosti in zdravja pri delu. Vsako leto izvajamo redna usposabljanja in preverjanja. Za varnost pri delu skrbi 23 pooblaščenec.

Večji del leta je zaznamoval pojav novega koronavirusa, zato je bil velik del aktivnosti usmerjen v preprečevanje širjenja bolezni. Kljub temu je bila bolniška odsotnost le 3,82 %, odsotnost zaradi izolacije v primeru covid-19 pa zanemarljivih 0,22 %.

Želimo biti dobri sosede

Ena od pomembnih aktivnosti na področju družbene odgovornosti so sponzorstva in donacije, ki omogočajo delovanje številnih društev s področij športa, kulture, ekologije, izobraževanja in humanitarnosti. Lani smo jim namenili 1,3 milijona evrov.

Dobri medsosedski odnosi temeljijo na odgovorni in transparentni komunikaciji. Facebook profil Luke Koper je lani dosegel več kot 10.000 sledilcev, v več kot 15.000 gospodinjstvih v občinah Ankarana in Koper smo poslali trajnostno revijo Luški vozli, pomembno obletnico je praznoval naš časopis Luški glasnik, ki že 50 let neprekinjeno izhaja v tiskani obliki.

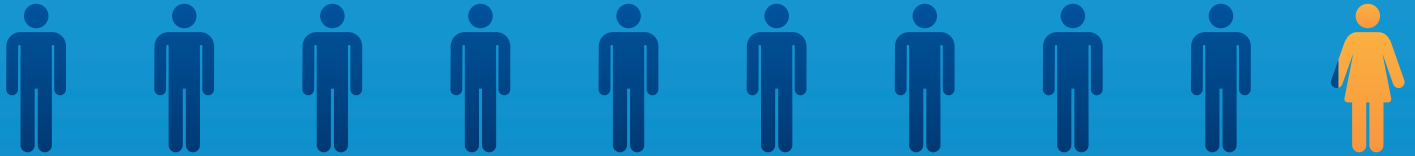
Spremljanje in zmanjševanje vplivov na okolje sta del naših rednih aktivnosti, saj se dobro zavedamo vpliva, ki ga ima pristaniška dejavnost na okolje.

Naše trajnostno ogledalo



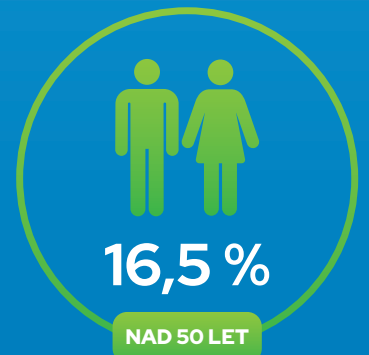
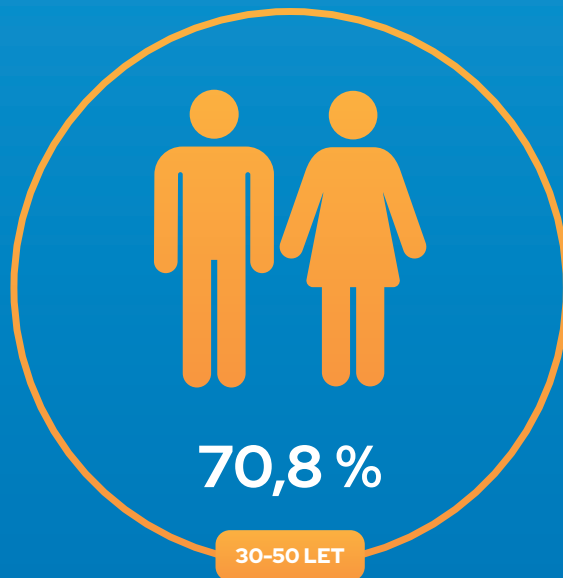
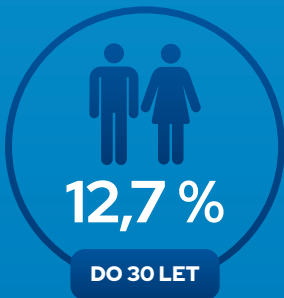
Kdo je luški delavec?

Povprečen zaposleni v Luki Koper je **moški, star med 30 in 50 let**, prihaja iz **Obalno-kraške regije**.



90,2 % moških

žensk **9,8 %**



Podatki o zaposlenih v Luki Koper, d. d. na dan 31. 12. 2020.



Skrb za okolje

Povprečna letna vrednost vseh meritev celokupnega prahu je v letu 2020 znašala **100 mg/m²** na dan, kar je **4 % manj kot v 2019**.

Primerjava letnih koncentracij prašnih delcev PM10 v pristanišču in na nekaterih drugih mestih po Sloveniji



Vir: ARSO, Luka Koper



V pristanišču je ob koncu leta 2020 električna energija poganjala **29 % viličarjev, 44 % dvigal RTG, 100 % RMG in 100 % obalnih dvigal**.



Skrb za varnost in zdravje zaposlenih

Bolniška odsotnost je bila lani le **3,82 %**, odsotnost zaradi izolacije v primeru covid-19 pa zanemarljivih **0,22 %**.



Dobri sosede

V letu 2020 smo **1,3 milijona evrov** namenili za delovanje lokalne in širše družbe na področju športa, kulture, ekologije, izobraževanja in humanitarnosti.

Dobro sodelovanje z grškimi ladjarji nas povezuje

 MATEJA CLARICI, SEBASTJAN ŠIK  SEBASTJAN ŠIK

23. aprila smo v okviru dvodnevnega obiska v Sloveniji gostili grško predsednico Katerino Sakellaropoulou v spremstvu slovenskega predsednika Boruta Pahorja.

Z Grčijo nas vežejo predvsem dobri in dolgoletni odnosi z grškimi ladjarji. Med temi je Neptune Lines, s katerim sodelujemo že več kot 25 let. Februarja letos je grški ladjar svojo novo ladjo imenoval po našem pristanišču.

Strateška povezanost

Količina ladijskega pretovora med Koprom in grškimi pristanišči sicer ni velika, je pa pomembna strateška povezanost, predvsem med Koprom in Pirejem. Pirej je namreč pomembno sredozemsko vozlišče za blago z Daljnega vzhoda in Črnega morja, medtem ko je Koper odlična izhodiščna točka za trge Srednje in Vzhodne Evrope. Luka Koper je s kontejnerskim terminalom v Pireju – četrtem največjim v Evropi (v 2020 so pretovorili 5,5 milijona TEU) – povezana s tedenskimi linijami največjih kontejnerskih ladjarjev. Med ostalimi blagovnimi skupinami najdemo še avtomobile, tekoče in razsute tovore, kot sta glinica in perlit, surovini za metalurško industrijo in gradbeništvo.

Luka Koper je s kontejnerskim terminalom v Pireju povezana s tedenskimi linijami največjih kontejnerskih ladjarjev.

Naše podobnosti in razlike

Koper težko primerjamo z največjim grškim pristaniščem Pirej, ker sta različna tako po prostorski razdelitvi kot strukturi pretovora. Kopraska luka je skoncentrirana na

zaokroženem območju, ki obsega 280 ha, medtem ko je pristanišče Pirej razdrobljeno vzdolž obale. Poleg tega v Kopru pretovarjamo skoraj vse blagovne skupine, razen surove nafte in plina, v Pireju pa pretežno kontejnerje in avtomobile. Sta pa Koper in Pirej zanimiva tudi po organizacijski plati. V Kopru nimamo pristaniške uprave, ampak s celotnim pristaniščem upravlja in ga razvija podjetje Luka Koper, ki ima z državo sklenjeno koncesijo. Luka Koper je delniška družba v večinski lasti države. V Pireju pa s pristaniščem upravlja pristaniška uprava, ki je v večinski zasebni lasti kitajskega ladjarja Cosco.



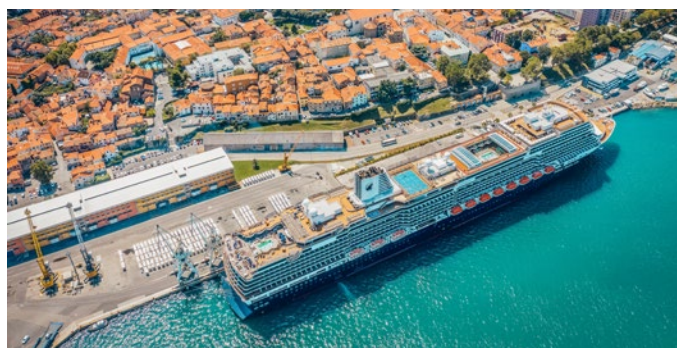
Po podatkih Lloyd's List Intelligence (LLI) so lani 13 % prepeljanega tovora z ladjami po vsem svetu prepeljali grški ladjarji, ki imajo v lasti več kot polovico flote EU. Po poročilu LLI so imeli grški ladjarji oktobra 2020 floto 4.981 plovil skupne nosilnosti 327,3 milijona ton. (Vir: Izvozno okno)

Potniške ladje želijo nazaj v igro

 MATEJA DOMINKO  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Za ladijski turizem bi lahko rekli, da je od preteklega leta strmoglavil. Vrtoglavo visoke številke potniških križark in turistov z njimi so padle na dno. Po več kot letu dni razmer, ki masi ljudi v istem prostoru (plovilu) niso bile naklonjene, se morda začneta jasni. Ladjarji tudi za Koper najavljajo prihode potniških ladij, a jih tudi sproti preklicujejo in pomikajo v prihodnost. Februarja smo že dobili najave za prihod prvih potniških ladij v maju, kasneje tudi že za april, a to zaenkrat niso zanesljive napovedi. Konec aprila smo imeli sicer za letošnje leto najavljenih 47 prihodov potniških ladij z 71.900 potniki. Trenutno imamo najavljenih pet prihodov potniških ladij, in sicer 9., 14., 15., 22. in 27. junija, a bodo glede na situacijo prihode verjetno spet zamaknili na kasnejše mesece, ko bodo

epidemiološke razmere to vrsto turizma dopuščale. So pa ladjarji že 'nestrpni' in skušajo na vsak način najti možnost, da bi industrijo križarjenja – ob upoštevanju vseh ukrepov in omejitev – polno zagnali že z julijem.



Naročili smo še dve novi orjaški dvigali

 MATEJA DOMINKO  VOJKO ROTAR

Aprila smo podpisali pogodbo za nakup dveh obalnih kontejnerskih dvigal, ki bosta nameščeni na novozgrajeni podaljšek prvega pomola. K nam naj bi prispeli v oktobru ali novembru leta 2022.

Tehnične lastnosti dvigal so enake kot pri zadnjih dveh, ki smo ju dobili aprila 2017. Dvigali bodo izdelali na Irskem in ju po kosih pripeljali na Hrvaško. Tam ju bodo sestavili in na plavajočih baržah z vlačilci potegnili do Kopra. Kontejnerska velikana spadata v kategorijo super-post panamax dvigal, ki z dosegom 24 vrst kontejnerjev omogočajo delo na trenutno največjih kontejnerskih ladjah – maticah.

Velikana spadata v kategorijo super-post panamax dvigal, ki z dosegom 24 vrst kontejnerjev omogočajo delo na največjih kontejnerskih ladjah – maticah.

Krepimo kontejnerski terminal

Poleg prostorske širitve in izboljšanja infrastrukture tudi dodatno opremljamo kontejnerski terminal ter s

tem krepimo njegove zmogljivosti. Z izboljšavami in investicijami bomo omogočili najprej 1,3, kasneje pa 1,5 milijona TEU letnega pretovora.



Dimenzije sppx

Višina – najvišja točka: **90 m** pri spuščeni roki,

125 m pri dvignjeni roki

Teža enega sppx: **946 t**

Doseg/Dolžina roke: **65 m**

5 min potrebuje, da spusti/dvigne roko na delovno pozicijo/v mirovanje. Dvigalo stoji na tirih in se po njih giblje na **40 kolesih**.

Stara bencinska črpalka se umika

 MATEJA DOMINKO

Strateški razvoj našega pristanišča narekuje smernice tudi za prostorski razvoj infrastrukture. Zaradi širitve kontejnerskega terminala v notranjost luke smo morali najti novo lokacijo za obstoječi bencinski servis.

Novi bencinski servis smo umestili na območje, ki mu po luško rečemo 'Remiza' in se nahaja ob pralnici luške mehanizacije. Na tem območju Državni prostorski načrt predvideva gradnjo servisnih objektov, kot so delavnice, pralnice, objekt za obdelavo odpadnih vod in podobno.

Nova bencinska črpalka ob pralnici luške mehanizacije poskusno že obratuje.

»Bencinski servis smo zgradili v štirih mesecih in pol, v načrtovanem roku. Uporabno dovoljenje smo prejeli 1. aprila, 16. aprila pa objekt predali novemu-staremu najemniku, družbi OMV. V začetku maja je tako začel obratovati nov bencinski servis, ki ima poleg goriv in motornih olj še avtomate za tople in hladne napitke,« sta bila zadovoljna **Aleksander Glavina**, vodja

projekta, in Tea Boškin, ki je objekt predala v uporabo (na fotografiji).



Najemnik bencinskega servisa OMV mesečno v pristanišču natoči 454.000 litrov goriva. Dnevno povprečje natočenega goriva na 'luškem' bencinskem servisu pa precej niha. Na dan natočijo okrog 15.000 litrov goriva v vozila in delovne stroje, pri čemer kar 75 % natočijo s cisterno na terenu, na črpalko pa se vsak dan pripelje okrog 12 vozil in 19 strojev.

10 novih dreves za čist in zdrav planet

 MATEJA CLARICI  DEAN GRGURICA

Vsako leto 22. aprila obeležujemo svetovni dan Zemlje. Praznujemo ga že od leta 1970, namenjen je ozaveščanju o okoljskih problemih in pomembnosti posameznika pri ohranjanju našega planeta.

Na ta dan potekajo po celem svetu številne akcije, letos pa smo se za darilo Zemlji odločili tudi v Luki Koper. K obstoječim 250 oljkam, ki že od leta 1990 dajejo našemu pristanišču zeleno podobo, smo na terminalu tekočih tovorov posadili še 10 novih oljčnih dreves. Vsako drevo, ki ga na novo posadimo, pomaga pri skrbi za bolj čist in zdrav planet (mlada drevesa absorbirajo skoraj 6 kg CO₂ na leto, 10 let stara drevesa pa kar 22 kg), zato upamo, da bo naše darilo koristno. Ob tej priložnosti smo posneli kratek video, ki je dostopen na Youtube kanalu družbe.



Naš ekološki dolg

Na Inštitutu za zdravje in okolje so zapisali, da je 30. aprila Slovenija dosegla svoj dan ekološkega dolga. To pomeni, da smo Slovenci do 30. aprila porabili vsa Zemljina sredstva, ki jih lahko naš planet obnovi v enem letu. Preostalih osem mesecev bomo živeli v t. i. ekološkem dolgu. Od marca je na voljo tudi slovenski kalkulator za

izračun lastnega ekološkega odtisa, kjer lahko vsakdo izračuna svoj dolg glede na lastno vedenje. Povprečni Slovenec bi za svoje navade potreboval več kot tri planete v velikosti Zemlje.



Velike spremembe se začnejo z malimi dejanji, s katerimi lahko vsak od nas začne že danes vplivati na jutri.



Srečno v Tokiu

 MATEJA CLARICI

10. maja smo na potniškem terminalu gostili Jadrarno zvezo Slovenije (JZS), ki je pred odhodom njihovega olimpijskega kontejnerja v Tokio organizirala predstavitev olimpijskih posadk Mrak – Macarol ter Žana Luke Željka.

»Sedaj gre zares. Vesel sem, da danes skupaj pospremimo jadralni olimpijski kontejner na pot preko našega okna v svet, in ponosen, da Luka Koper ostaja naš generalni sponzor še za naslednji dve leti,« je na dogodku povedal **Samo Lozej**, predsednik JZS.

Povezuje nas morje

Pred kratkim smo namreč obnovili sodelovanje, saj nas z JZS veže že več kot desetletno sodelovanje. »Jadranje in Luko Koper povezuje morje. Večina najuspešnejših jadralcev in klubov je na Obali, zato že več kot 10 let podpiramo delovanje Jadrarne zveze Slovenije. Morje je naš skupni zaveznik, vam prinaša zmage, nas pa povezuje s svetom. Dokaz tega je tudi ta kontejner, ki bo iz našega pristanišča odpotoval v Tokio, kjer sem prepričan, da naše jadralce čakajo uspešni športni podvigi. Želim vam srečno pot in verjamem, da boste z uspehi posneli dobro ime Slovenije in Luke Koper v svet,« je olimpijcem zaželel **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave Luke Koper.





Prepovedano
zadrževanje
delovnega območja
dvigala

MacGREGOR

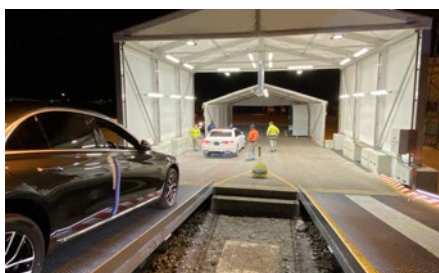
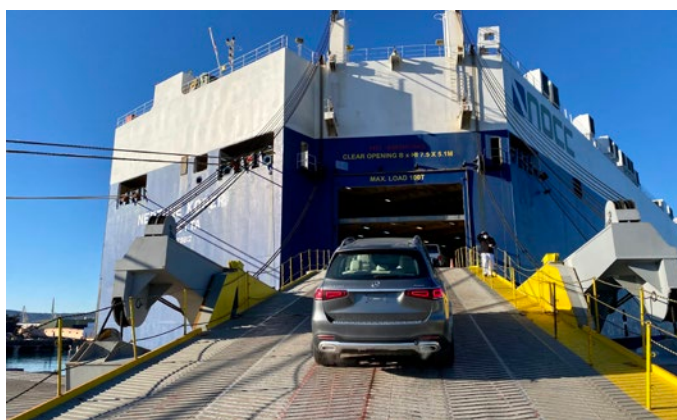
Na obisku: Terminal za avtomobile in RO-RO

 MATEJA DOMINKO

Na terminalu dela 162 zaposlenih v matični družbi, zraven pa še okrog 300 šoferjev vozil. Pretovarjamo vozila 30 svetovnih proizvajalcev in obvladujemo blagovne tokove evropske proizvodnje v izvozu ter večinoma japonske, južnokorejske in turške proizvodnje v uvozu. Poleg novih in rabljenih osebnih avtomobilov na terminalu pretovarjamo tudi tovorna in druga specialna vozila.

Terminal v številkah

Operativna obala	800 m
Število privezov	8
RO-RO rampe	5
Železniški tiri z nakladalnimi rampami	15 tirov skupne dolžine 7,1 km
Odkrite skladiščne površine Enkratna kapaciteta odprtih površin	650.000 m ² 34.200 vozil
Pokrite skladiščne površine Enkratna kapaciteta pokritih površin (z všteto novo garažo)	125.000 m ² 10.800 vozil



Samo kakovost storitev je garancija za posel

Gregor Belič, danes vodja Terminala za avtomobile in direktor Avtoservisa, je 20 let plul, večino kariere kot kapitan dolge plovbe. »Moj oče je bil pomorec. Ko sem imel šest mescev, je šel na barko, ko je prišel nazaj, sem bil star dve leti in pol. Zato sem svojo kariero končal, ko sem postal oče, in ostal doma.«

  MATEJA DOMINKO

V Luki Koper je od leta 2007, sprva kot svetovalec upravi za ladjarje, zdaj pa že vrsto let vodi avtomobilska dvojčka: terminal in servis.

Kakšen tim imaš okrog sebe in kako misliš, da te vidijo?

Kolektiv tako na TA kot na AS bi opisal v superlativih. Mislim, da bi sodelavci rekli, da sem korekten. Zame je vsak, ki dobro opravlja svoje delo, spoštovanja vreden. Ne maram pa prelaganja odgovornosti.

Uspel nam je veliki preboj med prvih pet avtomobilskih luk v Evropi. Zakaj?

Naš cilj je bil postati največji terminal v Sredozemlju, kar smo dosegli. Zdaj smo prehiteli že Barcelono in Valencio. To je velik uspeh, a si želimo še dlje. Razlog za uspeh je naš odličen servis in to, da smo bili zadnja leta močno razvojno naravnani. Investirali smo v novo garažno hišo, površine, privezna mesta, železniške tire ... konkurenca ne vlaga toliko, tukaj smo močni in to stranke spremljajo ter iščejo.

Hkrati smo želeli vzpostaviti južno pot za vozila. Kot pomorec razumem pomorske poti in stroške ladje. Ni mi bilo logično, da tovar z juga Nemčije potuje okrog Evrope do končne destinacije, bodisi v Mediteran ali na Daljni vzhod, namesto da bi za to uporabljali bistveno krajšo pot preko Kopra. To je bila naša strategija trženja.

Zakaj ladjarji stoletja ohranjajo iste povezave in se tako težko odločajo za nove poti?

Zelo veliko je odvisno od cele logistično-transportne verige, ne le od pristanišč, zato so odločitve ladjarja še toliko težje. Ne ve, kaj ga čaka, kakšni stroški bodo nastali, ali bodo kapacitete na voljo, bo tovar odpotoval dovolj hitro dalje ... Preveč je v igri, da bi se šli potovanja v neznano.

Kakovostno storitev in raznovrstno ponudbo lahko nudijo samo veliki terminali in luke, zelo veliki igralci. In mi smo zdaj med njimi.

Kaj pretehta, da se odločijo za premik v drugo luko?

Zaupanje in varnost. V prvi vrsti razpoložljiva infrastruktura v pristanišču, kapacitete. Zelo pomemben je tudi osebni pristop. V komercialni in operativni velikih ladjarjev so običajno zaposleni nekdanji kapitani dolge plovbe. Med nami se vzpostavi neko zaupanje. Vedo, da imam izkušnje v tem poslu in razumem njihove skrbi. Tudi če gre kaj narobe, sem nenehno na voljo. To jim veliko pomeni, saj v drugih lukah nimajo takega 'osebnega' pristopa.



Imamo več kot 30 blagovnih znamk, a pretovor prestižnih vozil verjetno terja posebno previdnost?

Res je, kakovost storitev je ena od bistvenih garancij za nadaljnje dobro delo. Pretovarjamo tudi avte, ki stanejo do 300.000 evrov vsak. To so vrtooglave številke, zato take stranke zahtevajo storitev najvišje kakovosti in nenehno se trudimo dvigati raven našega dela. Zgledujemo se po ostalih lukah, sam se rad učim od drugih. Smo pa tudi sami inovativni, zato smo v ponudbo močno vpeli še Avtoservis. Za stranke delamo tudi odklanjanje tovarniških napak ('retro fit'); prej so to delali sami, danes pa vse zaupajo nam – od pretovora, skladiščenja, servisov ... Ponudimo jim kakovostno storitev in tako raznovrstno ponudbo, da ne iščejo drugih možnosti. To lahko nudijo samo veliki terminali in luke, zelo veliki igralci. In mi smo zdaj med njimi.

Je naša garažna hiša pogosto jeziček na tehtnici?

Absolutno! Premium znamke želijo imeti svoja vozila pod streho in mi jim to nudimo. Zavarovalnice so nas ocenile kot top performerja, kar pomeni, da lastnik tovora zato plačuje tudi veliko manj zavarovalnine in se strošek celotne poti zniža.

Kakšne cilje imamo, kje imamo še potenciale?

Trenutno avtomobilska industrija pospešeno razvija električna vozila. A Kitajci so kupili vse rudnine za izdelavo baterij, zato bodo veliki proizvajalci električnih avtov proizvodnjo selili na Kitajsko. Intenzivno delamo na usmerjanju večjih količin vozil na našo južno pot. Pripravljeni smo, da bi nova električna vozila iz Azije prihajala v Evropo skozi Koper.

Prvič med evropsko peterico

ROK ŠTEMBERGER MATEJA DOMINKO

Leto 2020 bo tudi za evropske avtomobilске terminale ostalo zapisano kot zelo posebno. Predvsem prvi del lanskega leta je zaznamovala velika negotovost, vtis je nekoliko popravilo drugo polletje, kljub temu pa so evropski terminali zabeležili v povprečju za četrtno manj pretovora kot v letu 2019.

Stanje v avtomobilski industriji in posledično logistiki pravzaprav ni bilo rožnato niti pred pričetkom epidemije. Panoga se je po več aferah s prirejenimi izpusti soočala z izzivi na področju zagotavljanja okoljskih standardov, digitalizacije, novih trendov v mobilnosti in zmanjšane prodaje. Nato je pandemija povzročila nenadno zmanjšanje povpraševanja in kopičenje zalog po celotni logistični verigi, tudi v pristaniščih. Novim okoliščinam so se evropski terminali hitro prilagodili in uvedli zaščitne ukrepe za zaposlene ter optimizirali delo. V prvi polovici leta so tako večinoma iskali notranje rezerve pri skladiščnih kapacitetah, kasneje pa so se spopadali z nepredvidljivim trgom, ki je sicer zaživel, a je ostalo načrtovanje količin zelo težavno.

Koprski avtomobilski terminal se je v letu 2020 prvič znašel med peterico največjih evropskih igralcev ter zasedel prvo mesto v Sredozemlju.

Zeebrugge lani prvi med evropskimi terminali

Prvo mesto med evropskimi terminali je v lanskem letu zasedel belgijski Zeebrugge, kjer so si tik pred koncem leta opomogli tudi z dodatnimi količinami za Veliko Britanijo, saj so v novem letu že začeli veljati novi uvozni pogoji, vezani na brexit. Najbolj strm padec pretovora so doživeli v Barceloni, kjer se je pristaniška uprava v dogovoru z vlado

odločila, da terminalistom in drugim podjetjem odloži plačilo nekaterih koncesnin. Koprski avtomobilski terminal se je v letu 2020 prvič znašel med peterico največjih evropskih igralcev ter zasedel prvo mesto v Sredozemlju.

Pretovor avtomobilov v evropskih pristaniščih

	Pretovor 2020	Primerjava z 2019
Zeebrugge	2.191.299	-25,9 %
Bremerhaven	1.700.000	-19,2 %
Emden	1.025.000	-24,2 %
Antwerp	673.118	-26,1 %
Koper	617.157	-12,5 %
Valencia	533.137	-26,2 %
Vigo	501.255	6,0 %
Barcelona	480.337	-38,2 %
Santander	322.915	-30,8 %
Pirej	305.190	-24,4 %

Vir: Automotive Logistics, FVL, april 2021

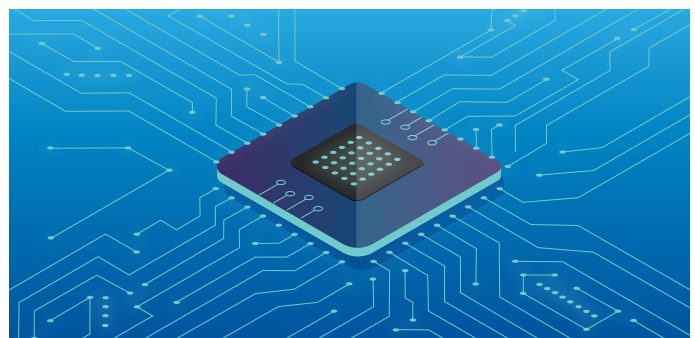


Vojna za čipe

ROK ŠTEMBERGER FREEPIK

Od začetka letošnjega leta se avtomobilski proizvajalci poleg vplivov pandemije spopadajo še s pomanjkanjem polprevodniških čipov, ki so danes nepogrešljiv del praktično vsake elektronske naprave. Pomanjkanje je zelo prizadelo proizvajalce avtomobilov, nekateri so morali ustaviti ali upočasniti proizvodnjo, kar je že povzročilo zastoje pri dobavi avtomobilov. Veliko proizvajalcev vozil je v letu 2020 zmanjšalo naročila polprevodnikov, proizvajalci čipov pa so zato hitro ustregli drugim tehnološkim velikanom, predvsem s področja zabavne elektronike, zato so nekateri proizvajalci avtomobilov izpadli iz dobav. Potrošniki teh izdelkov namreč še zdaleč niso le proizvajalci avtomobilov, ampak predvsem podjetja, ki

proizvajajo računalniško opremo. Po podatkih analitikov so samo v prvem četrtletju letos tovarne izdelale med 600 in 700 tisoč manj avtomobilov zaradi pomanjkanja čipov, razmere pa naj bi se izboljšale šele v drugi polovici leta.



Na obisku: Avtoservis

  MATEJA DOMINKO

Naša pridružena družba Avtoservis je bila ustanovljena leta 1995, ko so na območju pristanišča zgradili specializirane delavnice za servis in nego vozil. Danes se razprostira na več kot 5.000 m² v neposredni bližini garažne hiše, imajo pa 36 redno zaposlenih in okrog 10 dodatnih delavcev vsak dan. Načrtujejo gradnjo dodatne večnamenske delavnice in gradnjo novega skladišča za materiale.

Zanimivost

Na dveh avtomatskih tunelskih pralnih linijah vsak dan operejo med 300 in 400 vozil, številka pa se pogosto podvoji. Mesečno popravijo tudi preko 1.000 poškodovanih kontejnerjev.

Na vozilih po želji naročnikov opravljajo številne dodatne storitve:

- PDI in PDS – pregled in servis vozil pred odpremo;
- diagnostika in servisiranje vozil;
- izvedba raznih tovarniških vpoklicev (retrofit);
- vgradnja dodatne opreme;
- razne predelave oz. personalizacija vozil;
- karoserijska in ličarska dela;
- organizacija in popravilo vozil, ki jih je poškodovala toča;
- raznovrstna pranja vozil;
- popravila kontejnerjev.



Cepljenje – najboljši način, da premagamo korono

Ali naj se cepijo tudi tisti, ki so že preboleli bolezen covid-19?

Po preboleli bolezen covid-19 se v telesu vzpostavi naravna imunost, ki nas predvidoma nekaj mesecev zagotovo ščiti pred boleznijo. Od cepiv proti covidu-19 pričakujemo, da bodo izzvala **bolj učinkovit in dolgotrajnejši imunski odziv**. Cepljenje po prebolelem covidu-19 je torej smiselno.

Prejel sem prvi odmerek cepiva proti covidu-19. Ali lahko za drugi odmerek izberem drugo vrsto cepiva?

Osebe, ki prejmejo prvi odmerek cepiva enega proizvajalca, naj tudi za drugi odmerek prejmejo cepivo istega proizvajalca.

Koliko časa bo cepivo delovalo zaščitno?

O trajanju zaščite je mogoče govoriti samo v časovnih okvirih študijskega spremljanja. Za zdaj je zanesljivo, da nas cepiva ščitijo vsaj tri mesece, a kmalu bo to verjetno mogoče trditi za pol leta, ko bodo prišli dodatni podatki.

Cepivo proti covidu-19 NE povzroči spremembe človeške DNK

Ali sem po cepljenju takoj zaščiten in zame previdnostni ukrepi ne veljajo več?

Zaščita se predvidoma vzpostavi 7 ali 14 dni po drugem odmerku (glede na vrsto mRNA cepiva) oziroma 21 dni po prvem odmerku cepiva AstraZeneca. Za zaščito sebe in drugih še naprej upoštevajmo previdnostne ukrepe.

O cepljenju se posvetujemo s svojim osebnim zdravnikom. Dodatne informacije lahko dobimo tudi na brezplačni številki

Klicnega centra za informacije o koronavirusu 080 1404 in e-mail naslovu korona@nijz.si.

Najpogostejši neželeni učinki pri vseh cepivih

MRZLICA

OTEKLINE NA MESTU CEPLJENJA

BOLEČINA NA MESTU CEPLJENJA

SLABOST

GLAVOBOL

BOLEČINA V MIŠICAH IN SKLEPIH

POVIŠANA TELESNA TEMPERATURA



Cepljenje našega kolektiva se je začelo

 MATEJA DOMINKO

V pristanišču se uspešno spopadamo z okužbami s koronavirusom, 8. maja pa smo v sodelovanju z Zdravstvenim domom Koper (ZD Koper) pričeli s prostovoljnim cepljenjem zaposlenih proti COVID-19. Zaradi dobre organizacije dela dveh ekip (na veliki fotografiji) na cepilnih točkah gneče in čakanja ni bilo.

Izbira cepiva ni bila mogoča, vrsto cepiva so določili v ZD. »Cepimo z vsemi cepivi, ki prihajajo glede na prijavljeno populacijo. Vsa cepiva so dobra, so pa nekatera predvidena za starejšo generacijo, druga pa za mlajše oz. starejše, če to želijo. Ljudje se najbolj bojijo stranskih učinkov, a strdki so

res zelo redek pojav, v medijih je bilo na ta račun narejene precej škode. Interes za cepljenje je res velik in najtežje nam je, ker še ne moremo cepiti vseh, ki si to želijo. V veliki meri smo že cepili starejšo generacijo, želimo pa si, da bi lahko kmalu sprostili cepljenje za vse,« je komentirala zdravnica **Orjana Hrvatin** iz ZD Koper. »Zaupajte v kakovost cepiv in strokovnost ter presojo zdravstvenega osebja. Bolje se je cepiti s katerimkoli cepivom, kot se ne cepiti. Da se lahko vsi čimprej vrnemo v normalno življenje,« je sklenila Hrvatinova.

Prostovoljno so se cepili zaposleni iz matične družbe Luka Koper in hčerinskih družb, opazili pa smo tudi člane širše pristaniške skupnosti.



Izvolitev predstavnika zaposlenih v nadzorni svet družbe

Svet delavcev družbe Luka Koper, d. d., je za predstavnika zaposlenih v nadzornem svetu družbe Luka Koper, d. d., izvolil **Mladena Jovičiča**, ki je novi štiriletni mandat pričel 8. 4. 2021.

Zgodovinski dogodek: prva lopata za drugi tir

POVZETO PO GRADIVU 2TDK

5. maja 2021 so v Dekanih zabrnili stroji in pričeli z glavnimi deli za izgradnjo drugega tira. Drugi tir tokrat predstavljamo v številkah.

Lastnosti drugega tira



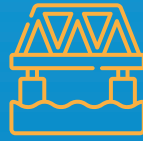
6.714 m

dolžina najdaljšega predora



2

viadukta



2

mosta



1

galerija



37 km

skupna dolžina predorskih cevi

Prednosti drugega tira



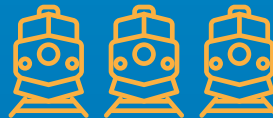
120 km/h

maksimalna hitrost tovornih vlakov



25-35 min

potovalni čas zdaj **110 min**



90 → 231

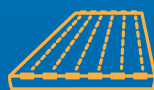
povečanje števila vlakov

Za izgradnjo drugega tira bodo

izkopali

2.130

olimpijskih bazenov materiala



kar je

4.2 mio m³

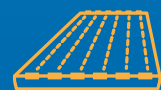
izkopa



to je za

813

olimpijskih bazenov betona



potrebovali bodo

500.000 ton

cementa



posadili

10.355

sadik lokalnega rastja za ozelenitev ob trasi



uporabili

300 km +

cevi



uporabili

35.000 ton

jeklene armature

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: Sebastijan Šik

Izvršna urednica: Mateja Dominko

Redakcija: Mediade d. o. o.

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.

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

»Narava nas uči govoriti, pamet molčati.«
Slovenski pregovor