

Tuški

G L A S N I K

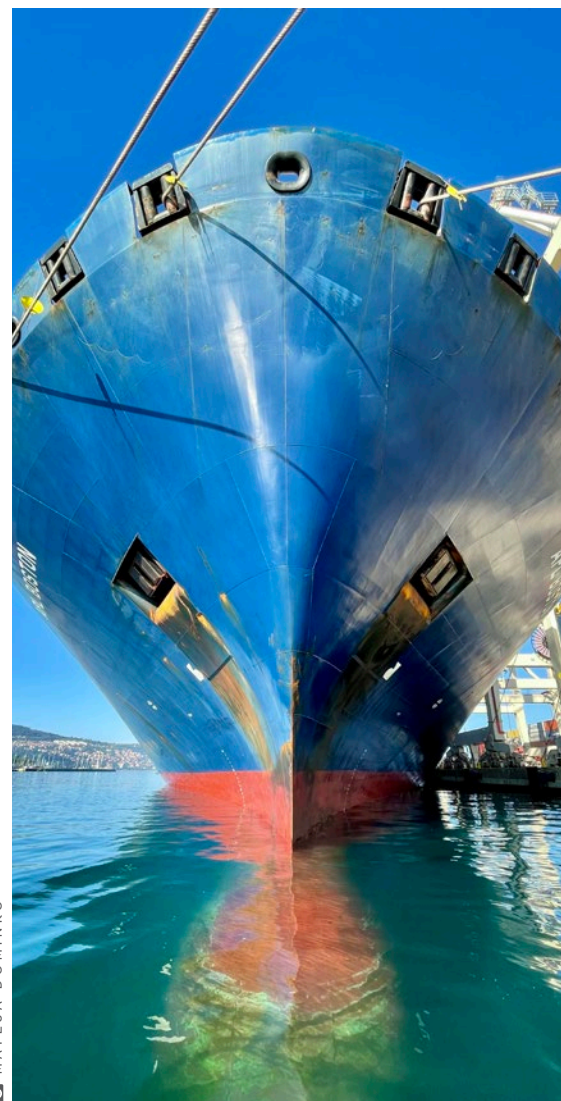
2021/10

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



Kam v prihodnje
z morskim muljem?

- 4 Kam v prihodnje z morskim muljem?**
Slovenija je prva članica EU v vzhodnem Sredozemlju, ki je pripravila in sprejela Pomorski prostorski plan (PPP).
- 7 2. tir: izkopi tunelov so se začeli**
Izvajalci del pri gradnji drugega tira železniške proge Divača–Koper so septembra pričeli z izkopom prvih dveh predorov na odseku Črni Kal–Koper.
- 8 Tesla pri nas**
Septembra smo v luki testno pretovorili okoli 6.500 Teslinih vozil.
- 9 Eno letalo vsak delovni dan**
Več kot 99 % celotnega izvoza Pipistrelvih letal poteka preko Luke Koper.
- 10 50 let Terminala tekočih tovorov**
6. oktobra je minilo točno 50 let od pričetka gradnje našega terminala tekočih tovorov, po luki znanega kot 'Techem'.
- 11 30 let od odhoda zadnjega vojaka JLA**
Z odločitvijo, da se bo JLA umikala skozi koprsko pristanišče, je imela Luka Koper leta 1991 poseben pomen za suverenost naše države.
- 16 Dokazali so, da imajo železno voljo**
19. septembra je v Kopru potekal že tretji svetovno znani triatlon, polovični Ironman pod uradnim imenom I Feel Slovenia Ironman 70.3 Slovenian Istria.



MATEJA DOMINKO

30. september – svetovni dan pomorstva

 SUZANA ZORNADA VRABEC  ARHIV URSP

Na ta dan IMO (Mednarodna pomorska organizacija) obeležuje pomembnost, vlogo in pomen, ki ga imajo pomorstvo in z njim povezane dejavnosti v svetovni globalni ekonomiji. Kar 90 % svetovne trgovine se odvija po morju, zato so kot osrednja tema praznika v ospredju pomorščaki. Še posebej v zadnjem času so jedro pomorske prihodnosti,

ki, ne glede na pandemijo Covid-19 in izpostavljenost številnim preprekam in izzivom, skrbijo, da pomorski promet in mednarodna trgovina tečeta. Za temo leta 2022 je IMO izbral nove tehnologije za bolj zeleno pomorstvo, s čimer opozarjajo na potrebo po podpori pomorskemu sektorju za prehod v trajnostno prihodnost.



Zgradba IMO je bila 30. septembra 2021 simbolno modro osvetljena. Tako bo odslej vsako leto na ta praznik. Zgledu so sledili tudi naši sosedje na Upravi RS za pomorstvo, ki s tem podpirajo združevanje pomorske skupnosti in dvig zavedanja o vlogi pomorstva v svetu.

Globalna logistika je na preizkušnji



Razmere v globalni logistiki že dolgo niso bile tako kompleksne in nepredvidljive. Kriva ni pandemija, čeprav so se težave začele že kmalu po prvem valu v začetku lanskega leta. Spomnimo se nerednih prihodov kontejnerskih ladij. Enkrat je bil kriv zagon industrije na Kitajskem po večtedenskem zaprtju države zaradi novega koronavirusa. Potem je na prihode ladij vplivalo slabo vreme. Vmes je začelo kronično primanjkovati praznih kontejnerjev. Za nameček se je zgodila še nesreča ladje v Sueškem prekopu. Prostora na ladjah je bilo vse manj in posledično so začele naraščati cene voznin. Nekatera pristanišča na severnoameriški celini, predvsem pacifiški del, se soočajo z gnečo ladij na sidru, ker je infrastruktura nezadostna. V Evropi je velik problem pomanjkanje šoferjev tovornjakov, s katerimi bi rada proizvodna podjetja reševala izziv nezadostnih ladijskih kapacitet. Čeprav se je svoj čas razmišljalo o železniških povezavah med Evropo in Daljnim vzhodom kot alternativa ladijskim prevozom, je danes jasno, da so zmogljivosti železniških tirov premajhne, da bi lahko nadomestile izpad. Nekateri proizvajalci so začeli neposredno najemati ladje (primer Ikee in Coca cole). Drugi so začeli preusmerjati surovine iz kontejnerjev spet na konvencionalne ladje. Tretji hitijo polniti skladišča in si tako zagotoviti zaloge, ampak kaj ko tudi skladiščnih kapacitet primanjkuje. In kot da ne bi bilo že to dovolj, se pojavi še kriza s polprevodniki, ki je resno zamajala proizvodnjo vozil v Evropi. Na drugi strani sveta, na Kitajskem, pa se pravkar soočajo z energetske krizo, ki prav tako vpliva na proizvodnjo. Skratka, globalne oskrbovalne verige in s tem logistika so na resni preizkušnji in nič ne kaže, da bi se razmere kmalu stabilizirale.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Odhod zadnjega vojaka



Z odhodom zadnjega vojaka Jugoslovanske ljudske armade se je zaključila osamosvojitve naše države. Pri tem je koprsko pristanišče odigralo pomembno vlogo. V igri je bilo namreč več možnosti: umik preko Madžarske, preko pristanišča v Trstu, ali preko luke v Koprju. Slednje je bila najbolj logična izbira, saj si nobena sosednja država ni želela tuje armade na svojem ozemlju, še posebej ne v tistem občutljivem obdobju, ki je sledilo nasilju in smrtnim žrtvam najprej v Sloveniji, kasneje pa še na Hrvaškem in v Bosni in Hercegovini. Odhod vojakov z opremo, ki so jo smeli vzeti s seboj, je bil predviden med 20. in 25. oktobrom leta 1991. Umik jugoslovanske armade (JA) je bil nepredvidljiv, tvegan in nevaren. Tega smo se takrat zavedali vsi, ki smo bili tako ali drugače vpleteni v ta proces. Tudi tedanje vodstvo Luke Koper, ki se je kljub tveganjem zavedalo pomena te zgodovinske odločitve. Enote JA so se začele umikati iz vseh vojaških objektov na območju Slovenije in premik v koprsko pristanišče je potekal po cesti in železnici. Že 21. oktobra je v Luko Koper prvič priplula vojaška ladja Galeb, ki je na krov sprejela nekaj čez tisoč vojakov. V naslednjih dneh so v Koper pripluli še črnogorski trajekt Sveti Štefan (dvakrat) in dve vojaški transportni ladji. Zadnji dan, 25. oktobra, ko smo predvideli tudi skrajni rok za odhod, pa sta v Koper pripluli še malteški trajekt Venus in vojaški trajekt PO-9. Zadnji vojak je ozemlje Slovenije zapustil istega dne ob 23. uri in 46 minut. V tistih petih dneh je Slovenijo skupaj zapustilo približno 3.500 vojakov. Operacijo umika v Luko Koper je vodil Boris Žnidarič, takratni pomočnik notranjega ministra in namestnik poveljnika milice. Na slovenski strani je umik nadzorovalo in varovalo 152 ljudi, predvsem miličnikov Uprave za notranje zadeve Koper, članov posebne enote Ministrstva za notranje zadeve in okoli 40 pripadnikov Teritorialne obrambe. Vsem tem in zaposlenim v Luko Koper, še posebej varnostni službi, se v imenu našega društva zahvaljujem za požrtvovalnost in jim čestitam ob okroglem jubileju.

Fabio Steffe,
predsednik policijskega veteranskega društva Sever za Primorsko in Notranjsko

Kam v prihodnje z morskim muljem?

Slovenija je prva članica EU v vzhodnem Sredozemlju, ki je pripravila in sprejela Pomorski prostorski plan (PPP).

 MATEJA CLARICI

V veljavo je stopil 17. julija 2021, Ministrstvo za okolje pa ga je javnosti predstavilo konec septembra. Gre za strateški dokument, s katerim je Slovenija prvič po osamosvojitvi sprejela načrt, ki bo uskladi vseh 12 obstoječih dejavnosti v slovenskem morju, kot so turizem in rekreativne vodne aktivnosti, ribištvo, marikultura, soline, podvodna arheološka dediščina ter ostale.

Celostni pristop k načrtovanju in upravljanju morja

Evropski parlament je leta 2014 sprejel Direktivo o vzpostavitvi okvira za pomorsko prostorsko načrtovanje (2014/89/EU), s katero spodbuja članice k trajnostni rasti pomorskih gospodarstev, trajnostnemu razvoju morskih območij in trajnostni rabi morskih virov. Kot država članica, ki ima morje, je Slovenija pristopila k pripravi prvega pomorskega prostorskega plana, ki predstavlja celostni pristop k načrtovanju in upravljanju morja.

Vpliv PPP na pristanišče

Eno od poglavij PPP obravnava pomorstvo in pomorski promet. Najpomembnejša novost za Luko Koper je ta, da lahko izkopani material od poglobljanja morskega dna premešča nazaj v morje. Gre za trajnosten pristop, ki ga uporabljajo tudi ostala pristanišča po svetu in nam bo omogočal nadaljnji razvoj pristanišča skladno s svetovnimi trendi v logistiki – predvsem prihod vse večjih ladij z večjim ugrezom. Tak poseg smo nazadnje opravili leta 2014, ko smo poglobili morsko dno ob kontejnerskem terminalu na 15 metrov, kar nam je omogočilo sprejem večjih kontejnerskih ladij in krepitev položaja v severnem Jadranu.

Možnost premeščanja mulja na morsko dno je izrednega pomena za nadaljnji razvoj in rast pristanišča.

Poglobljanje morskega dna je pomembno tudi zaradi ohranjanja varnosti plovbe. V pristanišču moramo stalno vzdrževati določeno globino v akvatoriju za nemoteno plovbo ladij. Poglobljanje oz. čiščenje morskega dna izvajamo po potrebi, izkopani material pa smo do sedaj odlagali v za to predvidene kasete znotraj območja pristanišča.

Kam z muljem?

Poglobljanje morskega dna izvajamo na način, da usedli sediment pobiramo z vodnega dna in ga odlagamo na določeno lokacijo, ki ji pravimo 'kasete'. Tam se blato počasi suši, za kar je potrebnih več let. Nato območje utrdimo s trdim materialom ter na koncu asfaltiramo oziroma uredimo v skladiščne površine. Tako smo zgradili praktično celotno območje pristanišča, razen zadnji dve podaljšanji prvega pomola, ki smo ju izvedli na pilotih.

Samo odlaganje izkopanega materiala ni problematično. Težava pa se pojavi zaradi pomanjkanja ustreznih lokacij. Zakonodaja namreč ne dopušča, da bi mulj odlagali izven območja pristanišča, v katerem zato počasi zmanjkuje prostora. Na kopnem je za odlaganje mulja na voljo le še t. i. ankaranska bonifika, območje na desni strani Železniške ceste v smeri Ankarana, ki je tudi po državnem prostorskem načrtu predvideno za širitev pristanišča. Zato je možnost premeščanja mulja na morsko dno izrednega pomena za nadaljnji razvoj in rast pristanišča.

Izbira tehnologije

Za poglobljanje morskega dna je najpomembnejša izbira bagra. Te delimo po velikosti, po tehnologiji bagranja in po namenski rabi. Za poglobljanje v letu 2014 je izvajalec, nizozemsko podjetje Van Oord, uporabljal sesalni bager. S sesalno črpalko je najprej posesal mulj, ga skladiščil v trupu, nato pa se je v tretjem bazenu priklopil na cev in vsebino izkopanega mulja pretočil v kaseto.

V primeru premeščanja materiala na dno morja pa bomo uporabili drugačno tehniko. Katero, se bomo odločili v fazi načrtovanja. Še pred tem pa bo treba opraviti predpisane analize in raziskave, med drugim tudi arheološke raziskave morskega dna na predvidenih lokacijah.

Bager Dravo Costa Dorada je leta 2014 z dna prvega bazena ob kontejnerski obali izsesal 66.000 m³ izkopanega materiala, kar predstavlja 90 olimpijskih bazenov.

Lokacije premeščanja mulja



območje
sidrišča



območje
testnega
premeščanja



ankaranska
bonifika

Ombočje koncesije

Na strokovni konferenci na Poljskem

 MITJA DUJC  DARIUSZ MIERKIEWICZ

V Szczecinu na Poljskem se je od 14. do 15. septembra odvijala 8. Mednarodna transportno logistična konferenca, ki so se je udeležili tudi naši sodelavci: član uprave **Metod Podkrižnik**, **Mitja Dujc** iz Področja komercialne in **Dariusz Mierkiewicz**, zastopnik Luke Koper na Poljskem. Strokovnega dogodka so se udeležili predstavniki pristanišč, ladjarjev, logistov, pomorske industrije, univerz in poljske vlade.

Ena glavnih točk na konferenci je bila razprava o razvoju pristanišč, ladijskih servisirah v Sredozemlju in čezoceanskih servisirah, pomembna tema pogovorov je bil tudi mednarodni intermodalni transport. Sestanki in srečanja z obstoječimi in potencialnimi poslovnimi partnerji, ki smo se jih udeležili ob konferenci, potrjujejo, da je južni del Poljske in Poljska nasploh našemu pristanišču zelo pomembno tržišče, kjer vidimo še veliko potencialnih možnosti in priložnosti za nadaljnjo rast.



Metod Podkrižnik je kot govornik sodeloval na panelu z naslovom *International transport as a key to international economic integration on the example of Tri-Seas initiative and Ten T instrument.*

Trajnostni razvoj cestnega prometa

 SUZANA ZORNADA VRABEC

V septembru je na Dolenjskem potekala strateška nacionalna konferenca v organizaciji Ministrstva za infrastrukturo in Strokovne sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije. Na dogodku so izpostavili, da cestni promet igra pomembno vlogo v današnji mobilni družbi. Epidemija je močno vplivala na promet in povezljivost ter prizadela celotno gospodarstvo. Prav promet in logistika dobavnih verig sodita med panoge, ki jih je epidemija najbolj pretresla, zato je treba zagotoviti pogoje za okrevanje ter povečati odpornost. Promet je tudi ena glavnih panog za zagotovitev uspeha politike razogljičenja. Trajnostni promet je priložnost, ki lahko prispeva k okrevanju in rasti gospodarstva v EU. Zato je bilo med udeleženci veliko razprave o strategijah za oblikovanje slovenskega trajnostnega prometa ter o nacionalnih prednostnih nalogah s področja cestnega prometa.



Na konferenci smo iz Luke Koper sodelovali predsednik uprave **Dimitrij Zadel**, **Boštjan Smodiš** in **Suzana Zornada Vrabec**.



Logistični kongres 2021

 SUZANA ZORNADA VRABEC

Sredi septembra je potekal tudi 8. Logistični kongres Eurolog, ki ga pripravljata Slovensko logistično združenje in Evropsko logistično združenje. Na kongresu smo slišali, da slovenska logistika in proizvodnja zmanjšujeta razkorak do najboljših evropskih ekonomij. Prisotni so razpravljali še o tem, katera tehnologija je najprimernejša za tehnološki prehod in na kaj je treba paziti pri poslovni transformaciji.

Spraševali so se, ali se zaradi digitalizacije spreminja vloga organizatorjev transporta in spremljajočih dejavnosti. Vedno bolj se namreč uveljavljajo različne platforme in prehod na delo v oblaku. Trend gre v smeri vedno večje dinamike v sprejemanju naročil,

načrtovanju proizvodnje transporta ali hrambe in ažurnosti pri spremljanju blaga na poti. Pri tem imata pomembno vlogo umetna inteligenca in strojno učenje, ki ju prenašamo na različne spletne platforme. Izvedbo dogodka je podprla tudi Luka Koper.



Prvi avtobus na vodikov pogon

 SARA MORATO  ROK ŠTEMBERGER

Prvi avtobus na vodikov pogon od štirih, ki jih bomo pretovorili v koprskem pristanišču, je znamke Hyundai in je iz Južne Koreje z ladjo **Grand Mercury** k nam prispel 8. oktobra. Namenjen je v Avstrijo, na Dunaj, kjer bo služil javnemu potniškemu prevozu. V prihodu so še trije avtobusi za večja mesta v Avstriji.

Po evropskih cestah sicer pelje že nekaj avtobusov na vodikov pogon. Zanje se odločajo predvsem večja mesta, ki želijo tako zmanjšati onesnaževanje zraka. V Italiji in Nemčiji že vozijo denimo vlaki na vodikov pogon, s tem energentom pa se tudi vse bolj spogleduje letalska industrija.



Z leve: **Zoran Čurić**, direktor Frikus Slovenija, **Gregor Belič**, vodja PC TA in RO-RO, Luka Koper, **Roland Amtmann**, direktor Frikus Avstrija, **Roland Punzengruber**, direktor Hyundai Avstrija.

2. tir: izkopi tunelov so se začeli

 ROK ŠTEMBERGER  ARHIV 2TDK

Izvajalci del pri gradnji drugega tira železniške proge Divača-Koper so septembra pričeli z izkopom prvih dveh predorov na odseku Črni Kal-Koper: predora T8 v Dekanih in predora T7 nad Osapsko dolino na območju Črnega Kala. Za izkopani material, pretežno fliš s statusom sekundarne surovine, je družba 2TDK objavila javni poziv za odkup. Luka Koper je material, gre za 180.000 m³ oz. 10 % vse zemljine iz predorov, odkupila in si tako zagotovila pomemben gradbeni material za bodoče naložbe, predvsem na območju ankaranske bonifike. S flišem bomo zgradili predobremenilni nasip za novi zunanji kamionski terminal, uporabili pa ga bomo tudi za utrjevanje kaset, kjer bomo v prihodnje skladiščili avtomobile. Tovrstni nasipi, ki morajo »odležati« nekaj mesecev, so ključni za zagotavljanje stabilnosti terena in služijo kot ploščad za vse nadaljnje nanose gradbenega materiala in gradnjo objektov. Prvi tovornjaki bodo fliš z dekanskega in osapskega

gradbišča na območje bodočega kamionskega terminala pripeljali predvidoma oktobra.



Prvo kopanje tunelov na trasi 2. tira se je pričelo v Dekanih in nad Osapsko dolino.

Luki Koper na voljo 3,3 milijona evrov

 ROBERTO RICHTER

15. decembra 2020 je bil objavljen razpis za nepovratna sredstva CEF Transport 2020, ki omogoča prijavo tako za kohezijska sredstva kot tudi za sredstva na t. i. splošni ovojnici. Sredstva namenjajo sofinanciranju ukrepov za odstranjevanje ozkih grl, izboljšanje združljivosti železniških sistemov, premostitev manjkajočih povezav in izboljšanje čezmejnih povezav. V prvi vrsti je razpis namenjen študijam in pripravi dokumentacije za projekte gradbenih del do konca leta 2024. Na razpisu s projektom ACCESS2NAPA za skupni proračun v vrednosti 14,4 milijona evrov je bila Luka Koper zelo uspešna. Naše aktivnosti, vredne skoraj 6,7 milijona evrov, bodo financirali v višini 50 %, kar pomeni, da lahko Luka Koper pridobi sofinanciranje v vrednosti 3.330.500 evrov čistih nepovratnih sredstev. Skozi projekt ACCESS2NAPA bo Luka Koper sofinancirala pripravo projektnih dokumentacij

za vse aktivnosti v zvezi s podaljšanjem pomola I in pomola II. V Področju strateškega razvoja smo informacije o vsebini pridobili že pred odprtjem razpisa in tematike uskladili s Področjem investicij. Luka Koper vstopa v projekt ACCESS2NAPA skupaj z Upravo pristaniškega sistema osrednje-severnega Jadranskega morja (luka Ravena), ki je tudi vodilni partner projekta, Upravo pristaniškega sistema Severnega Jadrana (luka Benetke) in z Upravo pristaniškega sistema vzhodnega Jadrana (luka Trst). Trajanje projekta je predvideno od 1. 7. 2021 do 31. 12. 2024, sestanek upravljalnega odbora (kick-off meeting) pa je predviden v Raveni že konec oktobra letos.



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Tesla pri nas

 SARA MORATO  KRISTJAN STOJAKOVIČ



Septembra smo v luki testno pretovorili okoli 6.500 Teslinih vozil.

Avtomobilski proizvajalec Tesla niza rekord za rekordom. V drugem četrtletju 2021 so na trg dostavili rekordno število električnih vozil (201.250 vozil), rekordno mesečno proizvodnjo pa je dosegla tudi njihova megatovarna v Šanghaju na Kitajskem. Tesla tako dosega in celo presega svoje cilje ter ostaja največji proizvajalec električnih avtomobilov na svetu.

Del te fenomenalne zgodbe je v septembru postalo tudi naše pristanišče, kjer smo testno pretovorili okoli 6.500 vozil, predvsem model 3, ki so od nas odpotovali po celi Evropi.

Ob teh dosežkih jim čestitamo in upamo, da bomo tudi v bodoče skupaj uspešni.

Nov mednarodni posel z industrijsko soljo

 NEVIJO FRANK  TIN DIMINIC

Na Terminalu sipkih tovorov smo sklenili nov posel: Donau Chemie bo za potrebe svojega proizvodnega obrata blizu Celovca pričel preko Kopra uvažati industrijsko sol. Proizvajalec in dobavitelj soli je družba Salins Group s sedežem v Parizu, ki dragoceno surovino uvažata iz Tunizije. Na njihovih poljih letno proizvedejo preko milijona ton soli. Logistiko od Kopra do tovarne bo organiziral Rhenus Logistics, za vlakovne odpreme pa bo skrbel Rail Cargo. Preko Luke Koper naj bi čez celo leto kontinuirano pretovorili 100.000 ton soli.

Ob sklenitvi posla so se 21. septembra pri nas sestali vsi predstavniki te verige in si skupaj ogledali luko in naš terminal. Z videnim so bili izredno zadovoljni, še posebej jih je navdušila naša urejenost, organiziranost in čistoča v pristanišču ter skladiščih.



Z leve: **Richard Fruhwürth** (Donau Chemie Austria), **Franz Diendorfer** (Rail Cargo Logistics Austria), **Gerald Dums** (Donau Chemie Austria), **Henri Leroyer** in **Benjamin Duchesne** (Salins Group Francija), **Thomas Doblinger** in **Jens Herking** (Rhenus Logistics Austria) in **Nevijo Frank** z našega Terminala sipkih tovorov.

Nov objekt bo 'poganjalo' sonce

 DAVID DOLHER  KRISTJAN STOJAKOVIČ



Objekt, v katerem so garderobe in sanitarije za 160 žerjavistov, bomo napajali iz energije, ki jo proizvaja sončna elektrarna na strehi.

V oktobru bomo zaključili z izgradnjo pete sončne elektrarne, ki je postavljena na strehi objekta, v katerem so nove garderobe in sanitarije naših kontejnerašev. Na streho smo namestili 128 fotonapetostnih modulov moči 330 Wp, ki tvorijo maksimalno konično moč 42.240 Wp, letno pa proizvedejo predvidoma 49.200 kWh električne energije.

Proizvedena energija bo pokrivala večino potreb po električni energiji objekta, ki mu zaradi 'sestavljenosti' iz bivalnih kontejnerjev pravimo kar zložba. Izgradnja sončnih elektrarn na strehah skladišč in objektov je tehnično in ekonomsko najbolj upravičen vir obnovljive energije v pristanišču. Izvedbo projekta smo zaupali najugodnejšemu ponudniku, podjetju Elpro Križnič, ki se je izkazal s hitrim in kakovostno opravljenim delom.

Eno letalo vsak delovni dan



Vsak od nas je zagotovo že slišal za Iva Boscarola in njegov Pipistrel, saj gre za enega najbolj uspešnih podjetnikov v Sloveniji, njegovo podjetje pa je vodilni svetovni proizvajalec ultralahkih letal.

 MATEJA CLARICI  ARHIV PIPISTREL IN MATEJA CLARICI

Podjetje Pipistrel je Boscarol ustanovil leta 1989 in je bilo prvi privatni proizvajalec letal v bivši Jugoslaviji. V tem času je izdelalo že več kot 2.000 različnih letal in motornih zmajev.

Zakaj Pipistrel?

Podjetje je začelo kot majhna delavnica za sestavljanje motornih zmajev še v času bivše Jugoslavije, ko so bila vsa letališča v lasti vojske, alternativno letenje pa praktično ilegalno. Boscarolu na letališču v Ajdovščini niso dovolili leteti z motornim zmajem, zato je moral počakati do večera, ko so redni piloti odšli domov. Pol ure pred temo je izkoristil za kratek polet na skrivaj. Ker je letel v mraku in uporabljal trikotna krila, so jih domačini v šali začeli imenovati netopirji, po latinsko pipistrel. Boscarol se spominja začetkov: »V Jugoslaviji je bilo letalstvo pod pristojnostjo Zveznega komiteja za promet in zveze. Ko sem šel v Beograd, so mi rekli: 'Što? Ti dečko hočeš, da proizvodiš avione? Ne može to tako.' A ker sem pač trmast, sem vztrajal, hodil od enega uradnika do drugega in končno postal prvi uradni zasebni proizvajalec letal v takratni Jugoslaviji.«

Od ustanovitve leta 1989 pa do danes so v Pipistrelu izdelali že več kot 2.000 različnih letal in motornih zmajev.

Vodilni v svetu

Danes ima Pipistrel zastopniško mrežo v več kot 60 državah na vseh celinah, nudi podporo strankam in servisne storitve po vsem svetu. Skupina Pipistrel ima podružnice v štirih državah: v Sloveniji, Italiji, Nemčiji in na Kitajskem. Skupna proizvodna kapaciteta obratov je v tem trenutku eno letalo vsak delovni dan. Med njihovimi najpomembnejšimi dosežki je izdelava prvega popolnoma električnega 4-sedežnega

letala v zgodovini, ki je ravno v začetku oktobra slavilo 10. obletnico zmage na natečaju NASA.

Tudi v prihodnje bodo razvijali okolju prijazne letalske pogone na elektriko in vodik, od letal za civilno rabo in rekreativne namene do profesionalnih letal. Njihov največji projekt trenutno je nov model električnega letečega taksija z navpičnim vzletom in pristankom, podobno kot letijo helikopterji. Gre za avtonomno, brezpilotno zračno dostavno plovilo, ki lahko prevaža do 460 kg tovora.

Pipistrel potuje preko naše luke

Več kot 99 % celotnega izvoza Pipistrelovih letal poteka preko Luke Koper in to čisto vsi modeli. Letala so namenjena na vse konce sveta, saj se s Pipistrelovimi letali vozijo v skoraj 90 državah po celem svetu. »Preko naših poslovnih partnerjev s področja logistike prejemamo pozitivne informacije in pohvale glede sodelovanja z Luko Koper. Sam sem že imel priložnost ogleda našega pristanišča kot tudi ogleda ene največjih kontejnerskih ladij, ki prihajajo v Koper, in lahko potrdim profesionalnost organizacije in osebja,« pravi Tadej Hožič, komercialist v Pipistrelu.



Več kot 99 % celotnega izvoza Pipistrelovih letal poteka preko Luke Koper.

50 let Terminala tekočih tovorov

 MATEJA DOMINKO  KRISTJAN STOJAKOVIĆ

6. oktobra je minilo točno 50 let od pričetka gradnje našega terminala tekočih tovorov, po luki znanega kot 'Techem'. Leta 1971 smo ga gradili v okviru sporazuma o sodelovanju s podjetjem iz Amsterdama – oni so dali znanje in opremo, mi pa pripravili teren, izkopalni morski kanal in opravili infrastrukturna dela. 5. februarja 1973 je ob prizu Techem pristala prva ladja, ki je iz ZDA pripeljala kemikalije za jugoslovansko industrijo. Kasneje je terminal prevzela Luka Koper in dogradila nove rezervoarje, modernizirala varnostni sistem in pridobila številne stalne stranke. Na vhodu v terminal še danes stoji temeljni kamen, enota pa je zrasla v sodoben terminal za tekoče tovore vseh vrst in se razprostira na dveh lokacijah. V 51 rezervoarjih lahko skladiščimo 203.000 m³ različnih tekočin, terminal pa zaposluje 36 ljudi. »Kljub Abrahamu je danes Terminal tekočih tovorov v odlični kondiciji. Uveljavili smo se kot pomemben distribucijski center

za kemikalije, letalsko gorivo in plinsko olje za domači trg in vse zaledne države Slovenije,« pravi **Dragan Zlatanović**, komercialist na Terminalu razsutih in tekočih tovorov.



'Techem' je danes sodoben, varen in uspešen terminal za tekoče tovore.

Revolucija skladiščenja kontejnerjev?

 MATEJA DOMINKO  BOXBAY

BoxBay je sistem za skladiščenje kontejnerjev, ki sta ga razvila DP World in nemški SMS group. Gre za avtomatizirano skladiščenje kontejnerjev v 11-nadstropne stalaže, zložene v jekleni okvir. Kot pravijo v DP World BoxBay omogoča pobiranje zabojnika iz katerekoli pozicije skladovalnice brez prestavljanja ostalih. Sistem je popolnoma avtomatiziran in lahko samodejno premika dvigala ter pobira izbrane kontejnerje. Nadzor nad avtomatskim pobiranjem kontejnerjev lahko po potrebi prevzame fizična oseba iz kontrolne sobe v bližini sistema. »Prihranimo približno 60 do 70 % časa,« je za CNN povedal **Patrick Bol**, vodja širitve pristanišč in posebnih projektov pri DP World. Tako skladiščeni kontejnerji naj bi zasedli manj kot tretjino prostora, ki ga običajno zasedajo kontejnerji na terminalu,

kar je tudi glavna prednost sistema. Tak način dela lahko tudi bistveno skrajša delovni proces in predvideva širšo uporabo v pristaniščih, kjer ni prostora za širitev objektov in površin.



V CESMA tudi Slovenec

 MATEJA DOMINKO  ARHIV CESMA

CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations) predstavlja 20 združenj ladijskih poveljnikov in drugih članov iz več kot 15-ih evropskih držav in držav, ki se EU še pridružujejo. Cilj združenja je zastopanje ladijskih poveljnikov pri Evropski komisiji in Evropskem parlamentu. Med zadnjimi so izpostavili vprašanja v zvezi z varnostjo na morju, morskim okoljem ter pomorskim izobraževanjem in usposabljanjem pomorščakov v EU, sodelujejo pa tudi v strokovnih debatah in pri pripravi pomorskih listin. V vodstvo CESMA so kot namestnika predsednika pred kratkim izvolili kapitana **Giorgia Ribariča**, sicer predsednika Združenja poveljnikov in upraviteljev v pomorskem prometu Slovenije: »V negotovih pandemičnih časih je najtežje pomorščakom, ki po končanih pogodbah ne morejo normalno zapustiti ladje. V teh, za poveljnike ladij in njihove posadke, težkih časih smo zato z našo kampanjo

obveščali organe EU glede problematike zamenjave pomorščakov, cepljenja pomorščakov in o vedno večjem problemu s pirati na svetovnih morjih,« je dejal Ribarič.



Novo vodstvo CESMA: z leve **Hans Ammerlaan**, **Hubert Ardillon**, **Mariano Badel Serra**, **Dimitar Georgiev Dimitrov** in **Giorgia Ribarič**.

30 let od odhoda zadnjega vojaka JLA

Z odločitvijo, da se bo Jugoslovanska ljudska armada (JLA) umikala skozi koprsko pristanišče, je imela Luka Koper leta 1991 poseben pomen za suverenost naše države. Letos mineva 30 let od tega dogodka, zato se 25. oktobra spominjamo s spoštovanjem in kančkom nostalgije.

POVZETO IZ LUŠKEGA GLASNIKA 2016/11 ARHIV LUKE KOPER, ARHIV PRIMORSKIH NOVIC

Po koncu osamosvojitvene vojne za Slovenijo leta 1991 so se na Brionih odvila pogajanja med Jugoslavijo, Slovenijo in Hrvaško. Zaključila so se s podpisom brionske deklaracije 7. julija 1991, kjer so sprejeli, da se mora JLA s slovenskega ozemlja umakniti do 25. oktobra 1991.

Najprej so nameravali JLA umakniti preko Trsta, a je tedanja desnica nasprotovala prihodu JLA v Trst. Lahko bi odšli preko Hrvaške, kar pa bi bilo nevarno, saj so tam že divjali spopadi. Tako se je za najboljšo možnost izkazal umik preko koprskega pristanišča.

Operacijo vodili iz štaba v sejni sobi Luke Koper

Akcijo je izvedla tedanja slovenska milica, v aktivnostih pa je skupaj s pripadniki teritorialne obrambe (TO) sodelovalo 156 oseb, največ policistov, posebne in specialne enote policije in MORS-a. Umik je bil odlično organiziran, vloge so bile razdeljene, policija je zagotavljala varnost pri poteku akcije, celotno operacijo je vodil štab v sejni sobi Luke Koper, od koder so potekali vsi kontakti iz Ljubljane in Beograda. V Luki Koper so se dobro organizirali, od nje smo dobili veliko logistično podporo, čeprav je operacija zanje pomenila veliko tveganje. Situacija je bila skrajno napeta, JLA je spremljala dogajanje, njihove bojne ladje so bile pred Savudrijo. Vojaki so se premikali po vseh cestah po državi in čakali na vhodih v pristanišče. Gotovo je strokovnost, umirjenost in taktčnost pri sprejemanju vojakov in odvzemu orožja ter pregledih veliko prispevala, da se je ta varnostno izjemno tvegana operacija mirno izšla. »Ti vojaki so morali tukaj pustiti vse, družine, stanovanja, svojo čast ... Šlo je za izjemno občutljive trenutke, lahko bi hitro prišlo do konflikta. A ni bilo nobenega ekscesa,« je pričeval **Fabio Steffe**, takrat inšpektor za mejne zadeve in tujce pri UNZ Koper.

Delo v luki kljub operaciji teklo nemoteno

Akcijo so iz Luke Koper vodili **Rudi Dujc, Lojze Peric, Janez Novak, Ecio Korelič** in **Ornelo Jerman**. Jerman se je po dogodku spominjal, da so na kontejnerskem terminalu pripravili poseben plato, ki so ga ogradili s kontejnerji in pustili le prehod, ki so ga varovali policija in člani TO. Čakali so na konvoje, ki so prihajali iz vseh kasarn, in polnili ladje. Jerman: »Medtem je delo v luki potekalo normalno, tam smo bili tudi po 16 ur na dan. Nobenega strahu ni bilo čutiti. Naši policisti in vojaki so imeli dobro opremo za razliko od jugoslovanskih vojakov, ki niso niti vedeli, kam grejo, tako neboljani so bili, prepuščeni sami sebi.«

Iz koprške luke je iz Slovenije odšlo več kot 3.200 vojakov in 200 vozil JLA.

»Neverjeten je bil tudi odziv prebivalcev, ni bilo očitkov, da oviramo promet, nič očitkov iz Luke, da oviramo delovni proces. Da smo vse mirno izpeljali, je velik uspeh tedanje politike, policije in vseh, ki so pri operaciji sodelovali, pomembna je bila tudi odločnost vodilnih za spoštovanje dogovorov. Ko so odšli zadnji vojaki, smo si oddahnil. To je bila končna suverenost, ki smo si jo skupaj priborili, 25. oktobra, na rojstni dan suverenosti,« je pred petimi leti Steffe zaključil živ opis dogodka, ki je za vedno zaznamoval suverenost in samostojnost naše države.



Vkrcavanje vojakov JLA leta 1991: 20. oktobra je k nam priplula vojaška šolska ladja **Galeb**, v naslednjih dneh pa še črnogorski trajekt **Sveti Štefan** (na fotografiji), trajekt **Lipa**, dvakrat vojaška ladja **Transporter PO-9**, zadnji dan pa ciprski trajekt **Venus**.



Zadnji vojaki s svojo opremo se vkrcavajo na ladjo in zapuščajo ozemlje Slovenije.

Pomorski piloti: v luki za dobrodošlico in slovo vsaki ladji

Lani ustanovljeno javno podjetje Koprška Pristaniška pilotaža d. o. o. (KOPP; prej je to delo opravljalo zasebno podjetje Piloti Koper) je z delovanjem pričelo 10. maja 2020, vodi pa ga direktor Radko Malačič.

 MATEJA DOMINKO  ARHIV KOPP, MATEJA DOMINKO



Ekipe KOPP z direktorjem Radkom Malačičem (stoji četrti z leve).

Njihova osnovna naloga je izvajanje pomorske pilotaže na področju koprškega tovornega pristanišča, zato na kratko predstavljamo to zanimivo dejavnost.

Kaj je pomorska pilotaža in kdo so pomorski piloti?

Pomorska pilotaža je dajanje nasvetov poveljniku ladje glede vodenja ladje. S tem zagotovimo varno plovbo v pristaniščih in drugih območjih teritorialnega morja ter notranjih morskih vodah. Pilotaža se izvaja po potrebi, neprekinjeno vsak dan v letu, je pa za varno vplutje ladij v koprsko tovorno pristanišče ali izplutje iz njega ključna strokovnost osebja v pilotaži. Izvajamo lahko tudi pomorsko pilotažo za druga plovila in v drugih delih Slovenskega morja, kadar jo zahteva poveljnik plovila ali kadar zaradi zagotavljanja varnosti plovbe to odredi Uprava RS za pomorstvo. Pomorsko pilotažo izvajajo strokovnjaki plovbe, imenovani pomorski piloti. Za izvajanje pilotaže na določenem območju morajo opraviti strokovni izpit za pilota ladij in s tem pridobiti pilotsko izkaznico, na podlagi katere Uprava Republike Slovenije za pomorstvo (URSP) pilota vpiše v register pilotov.

Dolga pot do naziva pomorski pilot

Kdor želi pristopiti k opravljanju izpita, mora že imeti naziv prvi častnik krova na ladji z bruto tonažo 3.000 ali več in praktične izkušnje, biti mora zdravstveno sposoben in imeti opravljen izpit iz varstva pri delu. Strokovni izpit za pomorskega pilota je sestavljen iz ustnega in praktičnega dela, slednji se izvaja na območju, kjer bo pilot dejansko opravljal pilotiranje ladij – v našem primeru torej na območju koprške luke. Kdor želi opravljati strokovni izpit za pomorskega pilota, mora imeti še praktične izkušnje: delo na simulatorju, ki se opravlja pri pooblaščenih ustanovah, in izkušnje, pridobljene s prisotnostjo na ladji med opravljanjem pilotaže. Veljavnost pilotske izkaznice

podaljšuje URSP na podlagi potrčila o opravljenem zdravniškem pregledu in strokovne usposobljenosti, ki pa jo pilotu priznajo le, če je v preteklih dveh letih opravil najmanj 80 manevrov.

Koprsko luko kot svoj žep pozna ducat pilotov

V Kopru v luko ali iz nje namenjene ladje pilotira 10 pilotov, ekipa pa je večja: »Poleg pilotov trenutno zaposlujejo še 6 vodij pilotskega čolna in 6 članov posadke pilotskega čolna. Izobražujemo pa še 2 kandidata za pilota, saj bomo morali imeti skladno z zakonodajo po 10. novembru letos v vsaki izmeni po dva pomorska pilota,« pojasni Malačič in doda: »Naši cilji so izobraževanje zaposlenih, vzdrževanje čim višje ravni varnosti pri delu in varovanja zdravja zaposlenih ter vzdrževanje in posodabljanje delovnih sredstev in opreme.«



V septembru so v KOPP kupili nov pilotski čoln, ki so ga izdelali v ladjedelnici Nasai Marine v Španiji. Plovilo je dolgo 11 m in široko 3,3 m, poganjata ga dva motorja Volvo Penta D8 z močjo 261 kW vsak, vgrajeno pa ima tudi najnovejšo navigacijsko opremo.



Včasih s harmoniko in z zastavo, danes ciljno individualno

Kri je dragocenost, ki jo v najmanjše podrobnosti odlično pozna Irena Kramar, dr. med., vodja Centra za transfuzijsko dejavnost Izola (CTDI), s katero smo se pogovarjali o srčnih luških krvodajalcih.

  MATEJA DOMINKO

Transfuzija je kot transplantacija organa, ...

... le da gre tukaj za tekoče tkivo. Samo najboljši so lahko krvodajalci: ko oseba pride na odvzem, najprej ugotovimo ali ji bo odvzem škodil. Pri krvodajalcih smo strogi – kri mora imeti najprej zase, plus rezervo zase in nato še višek, ki ga lahko nekemu da. Če je nima, odvzem zavrnamo. Na začetku odvzema najprej vzamemo kapljico krvi, da takoj ugotovimo, ali je kri sploh ustrezna. Največ odklonov je zaradi premalo hemoglobina v krvi, kar pa ne pomeni nujno slabokrvnosti.

Zakaj ni več množičnih akcij?

V krvi so žive celice, ki živijo le 120 dni. Krvodajalec običajno da 4–4,5 dcl krvi, v njej je le 75 % celic, ki lahko prenašajo hranila. Ko odtočimo plazmo in celicam dodamo hrano, s tem jim podaljšamo preživetje, a je maksimalna uporabnost take krvi še vedno le 42 dni. Zalog na veliko zato ne moremo delati.

Vsi večji centri za transfuzijo krvi smo združeni v zavod in centralno vodimo evidenco zalog in potreb po celi Sloveniji. Vsa odvzeta kri gre v laboratorije v Ljubljano, kjer jo pripravijo, prečistijo in pošljejo glede na potrebe nazaj do nas. Centralizacija je za optimalne odvzeme in porabo ključna, kar se kaže tudi v praksi, saj v Sloveniji praktično nimamo neporabljene darovane krvi, ki bi jo morali uničevati. Naša država je samozadostna pri oskrbi s krvjo, vsa kri ostaja v Sloveniji.

Kakšni smo luški krvodajalci?

Fantastični! Luških krvodajalcev je veliko, smo jih zelo veseli in tudi ponosni nanje. V tej službi sem od leta 1986 in od začetka sem spoznavala luške delavce kot izjemno motivirane in organizirane krvodajalce, za katerimi zelo

močno stoji podjetje. Včasih smo vedeli, da če je bila nuja, smo klicali Luko ali Policijo in smo 100% dobili ljudi na odvzem. Takrat so prišli z zastavo in s harmoniko, v skupini ... proces dela je zastal, tega pa si danes ne moremo privoščiti, ne zaradi podjetja, pa tudi ne zaradi nas. Mi potrebujemo kontinuiteto in polnjenje zalog glede na realne potrebe, zato krvodajalce danes kličemo individualno.

V Luki ste najlepši zgled, saj se tudi v teh časih zelo odzivaste na naše klice po oddaji krvi, kot podjetje pa ljudem dajete še dodaten prost dan nagrade. Krvodajalci so lahko še tako motivirani, a če ni posluha v podjetju, ljudje ne morejo k nam. Pohvale gredo zato tudi delodajalcem, ki nekatere delavce tudi do štirikrat na leto pustijo na odvzem in jih zato vsakič pogrešijo 1 dan, vi v Luki pa celo 2 dni za vsak odvzem. Tak človek reši druga človeška življenja in zato verjamem, da je cena odsotnosti večkratno poplačana drugje.

Ali ste vedeli?

- Samo 5 % Slovencev daruje kri. V Luki Koper je leta 2020 darovalo kri 23 % oz. 353 zaposlenih.
- Od leta 1972 so postopoma dodajali posamezne teste, zato je danes odvzeta kri tisočkrat bolj varna kot takrat.
- Vsak krvodajalec pomaga 3 prejemnikom komponent iz darovane krvi.

Daruj delček sebe:

poglej, kako lahko pomagaš, na www.ztm.si.



Irena Kramar, dr. med., dolgoletna vodja CTD Izola (levo) je letos poleti funkcijo predala **Anji Rakušček**, dr. med.



»Prijetno mi je priti na odvzem krvi, ker so ljudje tukaj prijazni. To je poleg porodnišnice edini del bolnice, kamor pridem z lepimi občutki,« je povedal naš varnostnik **Andrej Kompara**, poleg njega je kri daroval še en član pristaniške skupnosti, **Dorjan Pobega** iz FURS Koper (levo).

Kaj počnejo in kdo so ... delovodje?

V Luki Koper imamo 32 delavcev, ki opravljajo poklic delovodje, 30 jih je na Generalnih tovorih, 2 pa delata na Terminalu sipkih tovorov.

  MATEJA DOMINKO

Razlog za to je v velikem številu različnih tovorov na terminalu in s tem različnih delovnih procesov, skladišč in strojev, zato je usklajevanje med 'terenom in pisarno' nujno.

Delovodja je vez

Delovodja lahko vodi skupino v skladišču ali na ladji, pod seboj ima od 2 do 15 ljudi. Delovodja je vez med disponentom in delovno skupino na terenu, ponekod pa tudi med stranko in svojo delovno skupino. Vodi delovni proces na terenu in skrbi, da imajo ljudje ustrezno osebno varovalno opremo in pravo delovno opremo. Večina delovodij ne dela le z eno skupino tovara.

Kako izgleda delovni dan delovodje?

»Pridemo v službo in po planu imamo dodeljena skladišča, kjer delamo. Od skladiščnika dobimo dokumentacijo, po kateri tisti dan delamo na terenu, delovodja na ladji pa navodila dobi od disponenta. Pri nekaterih tovorih delovodja na terenu sodeluje kar direktno s špediterji, ki dajejo navodila za delo z blagom. Delovodja skrbi, da je tovor ustrezno zložen v skladišča, kontejnerje, na tovornjake, vagonne, da se ne poškoduje ipd.«
Na ladji z vsako skupino delata običajno po dva, včasih celo tri delovodje, eden na ladji, drugi pod njo, tretji pa na skladišču. Nekateri delovodje lahko v eni izmeni tudi po večkrat zamenjajo delovišče, zato morajo biti večji raznolikih delovnih procesov. Hlajeni tovari, les, pločevina v kolutih, tirnice, zaboji, vezi, vreče, papir, aluminij, stroji in še in še potuje skozi njihove roke naprej do uporabnikov.



V objektiv smo ujeli večino delovodij z Generalnih tovorov (z leve): zadaj Aleksander Mirjanič, Martin Požar, Dejan Dimitrijevič, Dalibor Đorđić, Jernej Frank; spredaj Simon Konestabo, Ermin Tabaković, Duško Blagojevič, Mladen Počkaj in Jaka Mermolja.



... in v drugi izmeni (z leve): stojijo Enes Imširovič, Zoran Vujičić, Benjamin Suljkanović, Dame Krstovski, Matej Ozbič, Blaž Žgavec, Tin Matjačič in Dejan Gombač; čepijo: Matej Pistotnik, Miralem Vehabović, Sebastijan Jačimović, Isel Čaušević in Elvir Selimović.

Dokazali so, da imajo železno voljo

19. septembra je v Kopru potekal že tretji svetovno znani triatlon, polovični Ironman pod uradnim imenom I Feel Slovenia Ironman 70.3 Slovenian Istria. Tekmovanja se je udeležilo 845 športnikov in športnic iz 43 držav, od tega več kot 200 iz Slovenije.

 MATEJA CLARICI  MATEJA DOMINKO

»Izvesti dogodek, kot je Ironman, v razmerah, ko še vsi močno čutimo posledice pandemije, je bil res velik izziv. Dokazali pa smo, da tudi organizatorji premoremo železno moč, saj nam je uspelo prirediti zelo dober dogodek. Veliko nam pomeni podpora Luke Koper, kot enega glavnih partnerjev dogodka, in vseh štirih obalnih občin, saj brez njihove pomoči takega dogodka ne bi izpeljali,« je komentiral **Tomaž Ambrožič**, direktor podjetja SBR Sport, ki je nosilec licence Ironman v Sloveniji.

Sodelovalo 10 luških Ironmanov

Luka Koper dogodek podpira že od prve izvedbe. Za najboljšo promocijo na dogodku so tudi tokrat poskrbeli naši zaposleni. Letos jih je bilo 10, dve ekipi v štafeti in štirje posamezniki. V štafeti sta tekmovali ekipi Hitri, **Adrijano Partalo** (plavanje), **Jani Bone** (kolesarjenje) in **Peter Babič** (tek), ter Iron Spiders v sestavi **Mladen Počkaj** (plavanje), **Igor Dućak** (kolesarjenje) in **Daniel Turk** (tek). Posamezno sta tekmovala »veterana« **Sanin Ljuca** in

Gregor Perme ter **Amos Paliska** in **Marko Tomič**, ki sta se prvič odločila za to preizkušnjo.

Vsako leto več sodelavcev

Kolesar Jani Bone, ki je tekmoval na vseh treh Ironmanih, je povedal: »Hvala naši Luki Koper in športnemu društvu Luka Koper za omogočeno že tretjo udeležbo na tem dogodku. Vsako leto nas je več sodelavcev in važno je, da smo vsi prišli celi do cilja. Mene je vse skupaj preveč poneslo in sem prvi dve uri preveč pritiskal na pedala, zato me je žal zmanjkalo že pred Kubedom. Ampak 'molal' nisem, raje bi 'krepal' kot odstopil. Čestitke vsem za nastop in dokončanje tega fizično, pa tudi psihično zelo zahtevnega podviga. Nedelja je minila v super vzdušju in hvala vsem, ki so nam kakorkoli pomagali pri tem izzivu.«

Čestitke za prikazano železno voljo in uspešno udeležbo na dogodku luškim Ironmanom pošiljamo vsi v kolektivu Luke Koper.



Spominska skupinska fotografija luških ironman trojk. Peter, Jani, Mladen, (v sredini Sanin) in Igor, Adrijano, Daniel.



Amos



Gregor



Sanin

Novo poglavje koprške odbojke

MATEJA CLARICI BRANKO FURLANIČ

22. septembra je pristanišče obiskala članska ekipa odbojkaric Odbojcarskega kluba Luka Koper. Pred začetkom nove sezone so v klubu poskrbeli za dodatno motivacijo z nabavo novih dresov, ki so si zaslužili fotografiranje z nekoliko drugačno, pristaniško kuliso.

Izbrali smo nekaj zanimivih lokacij v pristanišču. Odbojkarice so bile najbolj navdušene nad belimi kupi na terminalu za premog in železovo rudo, kjer smo slišali simpatično izjavo, da je »kot na severnem polu«.

Obisk so izkoristili tudi za predstavitev novega vodstva. Letos poleti je funkcijo predsednika prevzel **Gracijan Necmeskal**, ki smo mu ob tej priložnosti postavili nekaj vprašanj.

Moj glavni cilj je graditi na prepoznavnosti kluba v lokalnem okolju in ženske odbojke nasploh.

Poznamo vas kot uspešnega podjetnika. Vam ta znanja in izkušnje pomagajo pri vodenju kluba?

Vse izkušnje, ki si jih človek nabere v življenju, so dobrodošle, ne glede na to s katerega področja izhajajo. Iz tega nabora izbereš in uporabiš najboljše in jih prilagajaš novim izzivom. Pri vodenju kluba in podjetja lahko res povlečem neke vzporednice, je pa moj glavni cilj graditi na prepoznavnosti kluba v lokalnem okolju in ženske odbojke nasploh.

Kaj vas je pritegnilo v klub?

Novo funkcijo sem prevzel predvsem zato, ker se vedno rad učim in sem odprt za nove izzive. Na tem področju sem čisti

novinec, kar pa mi daje še večji zagon in motivacijo. Največji izziv je predvsem delo na podmladku, na novih generacijah odbojkaric, saj je to ključno za dolgoročni uspeh kluba. Najbolj uspešni so tisti klubi, ki vzgajajo svoje 'kadre', da v njih rastejo in gradijo pripadnost. Podobno je tudi v podjetjih.

Klub je v celoti zamenjal vodstvo, kar prinaša nove ideje in vizijo. Kakšni so vaši cilji?

Res je prišel čas za spremembo in prevetritev kluba in upam, da bo to prineslo nov zagon. Glavni cilj je pritegniti čim več mladih igralk in jih naučiti igranja odbojke, spoštovanja, kolektivnosti, vztrajnosti in športnega načina življenja. Cilj je seveda tudi obstanek 1. ekipe v prvi ligi, ostalim kategorijam pa omogočiti uspehe v svojih skupinah.



Obiskala nas je ekipa odbojkaric Odbojcarskega kluba Luka Koper, ki se je na različnih lokacijah v luki tudi fotografirala.

Na kolesu največ luških

MATEJA CLARICI BRANKO FURLANIČ



Sanin Ljuca, vodja luške ekipe: »Preživeli smo res prijeten dan. Odlična kombinacija športa in dobre družbe. Vreme nam je malce nagajalo, vendar smo v cilj vsi prišli celi, kar je najbolj pomembno.«

Po letu premora je prvi oktobrski vikend na Obali ponovno potekal v znamenju kolesarjev. Več kot 900 se jih je udeležilo 8. Istrskega kolesarskega maratona, ki je kot običajno ponudil rekreativnim kolesarjem tri preizkušnje: 10, 49 in 82 km. Med našimi zaposlenimi se je zbrala velika skupina kolesarjev (najštevilčnejša na dogodku, za kar so prejeli tudi nagrado), bilo jih je več kot 30. **Goran Sambt**, vodja prireditve, je Luko Koper prepoznal kot družbeno odgovorno podjetje, ki je aktivno vpleteno v lokalno dogajanje in dodal: »Luka Koper nas že več let podpira, saj je naš dogodek prepoznala kot odlično priložnost za spodbujanje k zdravemu in aktivnemu življenjskemu slogu.«

Čestitke luškim kolesarjem za opravljen maraton, organizatorjem pa za uspešno izvedbo dogodka.

Dober odziv na možnost cepljenja v mobilni enoti

 MATEJA DOMINKO  SEBASTJAN ŠIK

Aktualne razmere in ukrep zadostitve pogoju prebolel, cepljen, testiran (PCT) so povečale zanimanje za cepljenje proti COVID-19 in s tem čakalne vrste pred cepilnimi centri po državi. Zato smo v Luki Koper organizirali cepljenje na območju pristanišča z mobilno cepilno enoto pooblaščenega izvajalca CORMEDICO. Možnost cepljenja smo ponudili tudi članom širše pristaniške skupnosti, zaintereseni pa so si lahko ob mobilni točki uredili tudi dokumentacijo za dostop do aplikacije SMSPass. Marsikdo se je prišel z zdravstvenim osebjem tudi le posvetovati o različnih cepivih, možnih stranskih učinkih in zaščiti. Cepljenje proti COVID-19 je v Sloveniji brezplačno in prostovoljno, še drugič pa ga bomo organizirali v **petek, 15. 10. 2021, od 13.00 do 14.30 v mobilni**

cepilni točki, postavljeni za upravno stavbo Luke Koper.



Luški bolničarji izboljšujejo svoje znanje

 MATEJA DOMINKO

V Luki Koper imamo po novem 9 usposobljenih bolničark in bolničarjev, ena članica ekipe pa še čaka na opravljanje izpita.

Da bi znali v morebitnih večjih nesrečah ali drugi aktivaciji ustrezno pomagati, smo se po lanski izkušnji v času pandemije resneje organizirali. Redno se urimo na strokovnih vajah s koprskimi kolegi iz Rdečega križa Slovenije, v začetku oktobra smo končali serijo 4 zahtevnih terenskih vaj. Ena od njih je bila tudi na 'našem' teritoriju, kjer je scenarij vseboval primer nesreče na železnici, udar z električnim tokom in nevarne tekoče snovi.



Težko pričakovana prenova luške 'menze'

 ANJA TINTA  KRISTJAN STOJAKOVIČ



Začasni prostor za prehranjevanje smo uredili pod nadstreškom na lokaciji stare bencinske črpalke in v mobilnem šotoru.

V okviru prve faze prenove upravne stavbe kontejnerskega terminala smo v celoti obnovili pisarne v prvem nadstropju stavbe, v oktobru pa bomo v uporabo predali še tri ločene garderobe (za skupaj 226 delavcev) s sanitarijami in tuši v pritličju.

Konec septembra smo pričeli z izvedbo druge faze obnove upravne stavbe kontejnerskega terminala, ki zajema obnovo jedilnice (menze), toplotnega ovoja stavbe in ureditev zunanje okolice stavbe ter prostora za počitek v obstoječih kontejnerjih. V novi jedilnici si želimo večji obseg in bolj pestro prehrano, kar je obljubil tudi najemnik. Zato bomo posodobili kuhinjo, jedilnico pa uredili in osvežili, v njej bo prostor za 80 sedežev. Zamenjali bomo celotno inštalacijo, vključno s prezračevanjem. Izvedli bomo še toplotno izolacijo fasade z zamenjavo senčil, zunaj pa bomo sanirali kanalizacijo, preplastili asfaltno površino, uredili pločnike, zelenico pa opremili s klopami.

Poletna sezona v luških apartmajih

S septembrom smo zaključili glavno poletno sezono počitnikovanja v luških apartmajih. Nove omejitve, ki jih moramo pri turističnih namestitvah in najemu apartmajev upoštevati (pogoj PCT), niso zaustavile želje zaposlenih, da svoje počitniške dni preživijo v Čezsoči, Kranjski Gori ali na Pokljuki.

 SANJA PUCER  OSEBNI ARHIVI POČITNIKARJEV

Med 15. junijem in 30. septembrom 2021 smo zabeležili skoraj 200 rezervacij. Največ najemnikov je v poletnih mesecih obiskalo Pokljuko, kjer beležimo porast rezervacij tudi pri zunanjih najemniki ter luških upokojencih. Najbolj so bili tudi letos zasedeni apartmaji v Kranjski Gori, medtem ko je avgusta največ najemnikov počitnikovalo v Čezsoči.



»Zelo rad z družino pa tudi s prijatelji obiskujem luške apartmaje, ker so lepo urejeni in na lepih lokacijah ter izhodišče za pohode ali kolesarjenje ter pridobivanje energije za nove zmage pri delu.«

Boštjan, Področje nabave



»Odlična lokacija, dobro izhodišče za izlete, čudovita narava in prisrčne živali. Veveric je bilo toliko, da sva jih z lešniki privabila tudi do luškega apartmaja Šavrinka.«

Nataša, Področje varovanja zdravja zaposlenih in ekologije



»V luških apartmajih smo letos bivali dvakrat, saj so prijetni, urejeni, čisti, z vsemi potrebnimi pripomočki za udobno bivanje. Pokljuka je super izhodiščna točka za kolesarjenje in planinarjenje z nešteto možnostmi za sprehode. Raj za otroke, nabirali smo gozdne jagode in borovnice, uživali v družbi konjev in krav. Čezsoča je enkratno izhodišče za ljubitelje vodnih športov in planince, ki si želijo svežega zraka in sprehodov v prelepi neokrnjeni naravi. Krasno smo se imeli in zagotovo bomo ponovili.«

Daša, Področje financ in računovodstva

Pomembne informacije

- > Za najem apartmaja lahko do konca leta 2021 unovčite le 'stare' turistične bone iz leta 2020.
- > **Interni najemi:** Razpis za glavno zimsko sezono 2021/2022 (od 15. 12. 2021 do 30. 3. 2022) bomo objavili v začetku novembra 2021.
- > **Zunanji najemi:** Po končanem razpisu, bodo proste termine lahko rezervirali tudi zunanji najemniki.
- > Zaposleni v družbi lahko rezervacije opravite tudi sami na LukaNetu > rubrika Počitnikovanje > Počitniške enote – zasedenost.

Za vsa pojasnila nas kontaktirajte po telefonu na 05 66 56 900 oz. elektronski pošti na sanja.pucer@luka-kp.si.

POSTANITE DEL MEGA NAVIJAŠKEGA MOZAIKA

OLIMPIJSKE IGRE PEKING 2022

Olimpijski komite Slovenije zbira portrete slovenskih navijačev, iz katerih bodo oblikovali navijaški mozaik slovenskih olimpijcev. Postanimo tudi v Luki Koper del tega mozaika.

Svojo fotografijo (od pasu navzgor) pošljite do **11. novembra 2021** na **zivetispristaniscem@luka-kp.si**. Najhitrejših deset čakajo olimpijske nagrade.



SPONZOR

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 Clarič, Mateja Dominko, 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 Vrabec, 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

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

»V mirnem morju smo vsi kapitani.«
John Ray