

Tuški

G L A S N I K

2022/02

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



5

Kako ravnamo s hlajenim tovorom

Današnji Terminal hlajenih tovorov je bil prvi terminal za pretovor sadja in hlajenih produktov (zmrznjeno meso, ribe) v Jadranu.

7

Kariero sklenili legendi slovenske logistike in špedicije

Januarja sta v novo, tretje življenjsko obdobje zakorakala Rok Svetek in Zlatan Čok, ki sta bila ves čas povezana tudi z Luko Koper.

8

Utrjujemo teren za gradnjo novega kamionskega terminala

Gradbeni stroji že nekaj časa brnijo na območju Sermina, kjer Luka Koper na 52.000 kvadratnih metrih ureja nov zunanji kamionski terminal.

9

Adria Tow praznuje 30 let

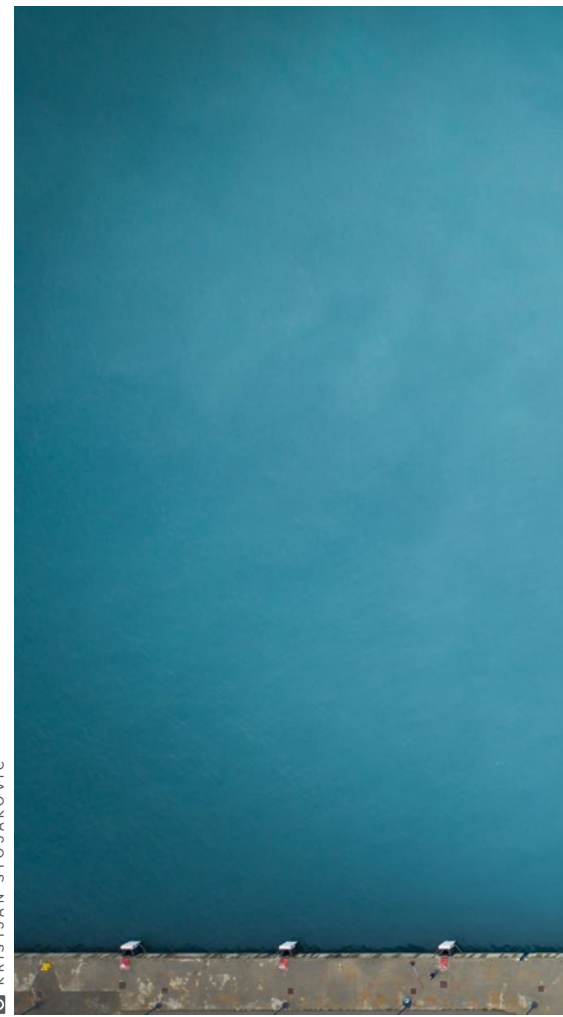
Ladijska vleka in asistiranje ladjam je del vsakdanjega pristaniškega dogajanja in nujno delo, ki ga v Kopru izvaja podjetje Adria Tow.

13

Imamo to, imamo Peking!

Slovenski športniki nas navdušujejo z uspehi na 24. zimskih olimpijskih igrah, ki tudi letos potekajo v znamenju covid omejitvev.

© KRISTJAN STOJAKOVIČ



Pristanišče kulture

 SEBASTJAN ŠIK  MATEJA DOMINKO

Februar je mesec kulture in tudi v Luki Koper imamo kaj slaviti. Določena društva in projekte podpiramo že desetletja. Najdaljši partnerski odnos nas veže s Pihalnim orkestrom Koper, ki ga finančno podpiramo že od nastanka, torej 40 let. Bili smo tudi med prvimi pokrovitelji Primorskega poletnega festivala, pri katerem smo zadnja štiri leta generalni sponzor.

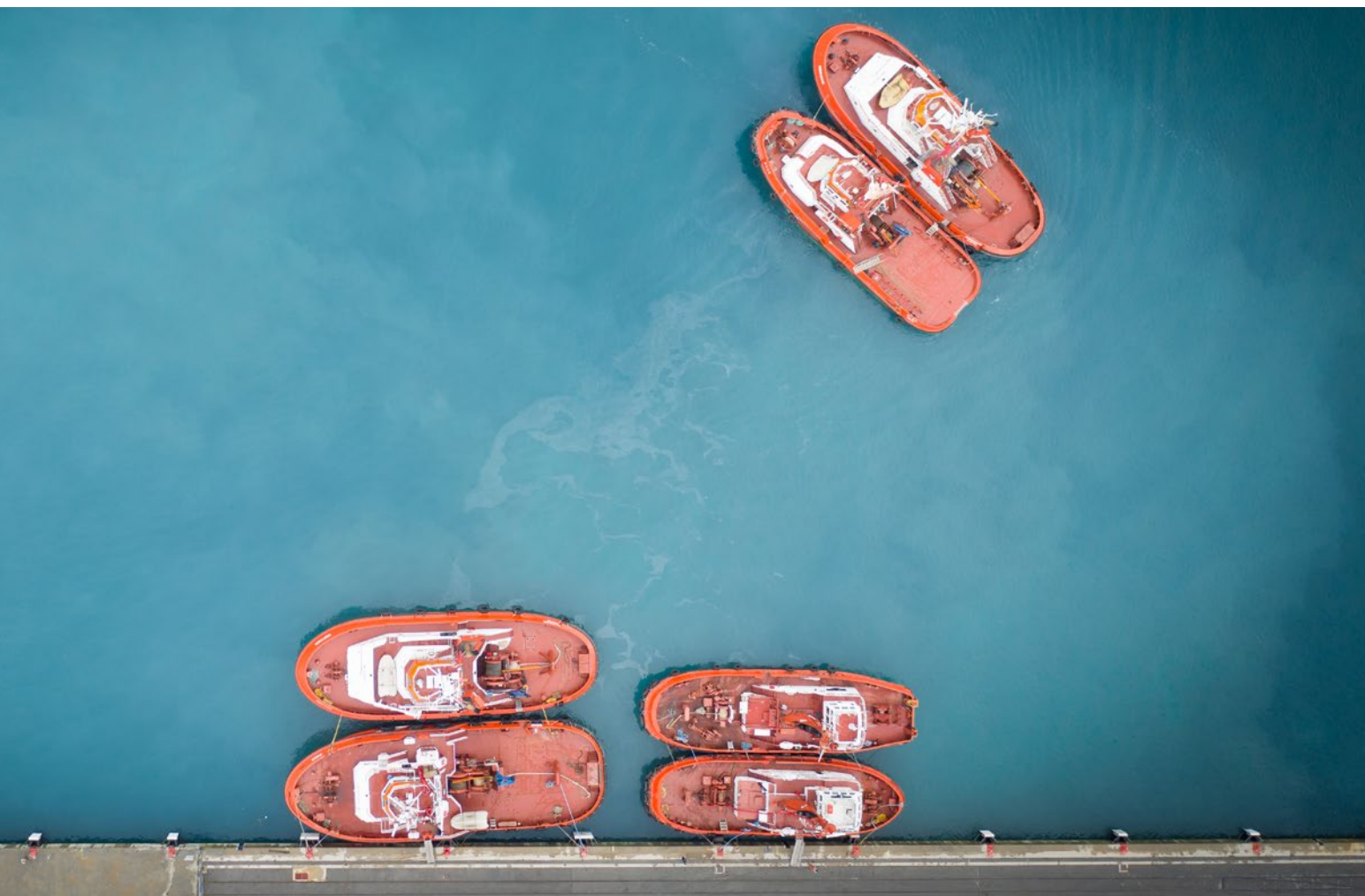
Galerija na prostem ob koprskem Bastionu, nasproti potniškega terminala, že tri leta nosi ime naše družbe. V zadnjih desetih letih, odkar obstaja razpis Živeti s pristaniščem, smo pomagali izvesti številne kulturne dogodke in projekte, od glasbenih in gledaliških predstav, razstav, knjig in drugih dogodkov. V teh dveh letih epidemije, ko razpisa ni bilo, smo koprskemu Zavodu za mladino, kulturo in turizem pomagali izpeljati poletne dogodke. Samo v lanskem letu smo v kulturo vložili skupaj več kot 80.000 evrov.

Gospodarstvo in kultura sta povezana bolj, kot lahko vidimo s prostim očesom, pravi direktorica Gledališča Koper **Katja Pegan**, ki smo jo povabili k razmisleku o tej povezavi: »Znano dejstvo je, da kultura na trgu ne more preživeti in da potrebuje svoje mecene; prav tako vemo, da gospodarstvo potrebuje urejeno, samozavestno in kulturno okolje za svoj razvoj in rast. Okolja, prostora, v

katerem ustvarjata, pa nikakor ne moreta graditi brez vzajemnosti. In še več. Okolje, ki prepozna svojo kulturno zakladnico, lahko zgradi svoje »kulturno gospodarstvo«, zrelo in zdravo gospodarstvo pa bo v času preizkušnje vedno iskalo ustvarjalne rešitve in vzpodbujalo vizije, za kar nujno potrebuje ustvarjalne voditelje.«



V Galeriji Luka Koper je od 3. februarja na ogled razstava osmih fotografij študentov fotografije Višje strokovne šole ŠC Srečka Kosovele iz Sežane. Izbor fotografij, v katerih so študentje združili teorijo in prakso, predstavlja njihove najboljše izdelke in jih povezuje v enovito celoto.



Manj južnega sadja, več kulture

Dogajanje v svetovni logistiki je v zadnjih dveh letih resnično dinamično, predvsem na področju kontejnerjev. O tem smo nekaj že pisali, v tokratni številki pa smo se posvetili t. i. frigo kontejnerjem, s katerimi prevažamo hitro pokvarljivo blago. Tega je na svetovni ravni po oceni poznavalcev več kot 130 milijonov ton letno. Samo 10 do 15 odstotkov ga še prevažajo specializirane hladilne ladje. Vse ostalo gre v frigo kontejnerje. Na letni ravni naj bi po celem svetu potovalo okoli 10 milijonov TEU. In povpraševanja je vedno več. Na drugi strani pa se soočamo s splošnim pomanjkanjem praznih kontejnerjev in s pomanjkanjem prostora na kontejnerskih ladjah, z visokimi vozninami in nezanesljivimi nabavnimi verigami, tako da lahko na spletu že beremo o trgovskih policah v nekaterih državah, kjer ni več običajne ponudbe južnega sadja. Maloprodajna cena namreč ne pokriva več stroškov logistike. V Kopru zaenkrat tega ne čutimo, vendar ne bodimo presenečeni, če bomo na trgovskih policah tudi v Sloveniji opazili več evropske pridelave in manj uvoza s tradicionalnih trgov na drugem koncu Sredozemskega morja.

V tokratni številki smo se posvetili tudi kulturi, saj je februar mesec kulture. Moram priznati, da sem iz šolskih dni pozabil, da praznujemo ta dan že od leta 1945. In

da smo edina država v EU, ki ima za praznik kulture dela prost dan. Zato se tudi v Luki Koper trudimo, da bi umetnost in kulturo nasploh dvignili na višjo raven. Resda gre večina sponzorskih in donatorskih sredstev v športne dejavnosti, a samo zato, ker so bolj množične. Prav zaradi tega smo na letošnjem razpisu Živeti s pristaniščem umetnost »porinili« višje na lestvici kriterijev, saj so kulturni dogodki v zadnjih dveh letih epidemije utrpeli največji izpad prihodkov in občinstva.



Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

MOL širi mrežo povezav

✍️ ROK ŠTEMBERGER 📷 MATEJA DOMINKO

Japonski ladjar Mitsui O.S.K. (MOL) je obstoječo tedensko linijo, ki prevažava avtomobile in druga vozila na relaciji Koper–Kitajska in Japonska, razširil tudi na pristanišča v Južni Koreji, Tajvanu, Indoneziji in na Tajskem. Navezava do teh pristanišč deluje preko Singapurja kot luke za prekrvanje. Skupno je tako v mreži 12 pristanišč, ki so neposredno ali posredno povezana s Koprom. MOL je svojo prisotnost v Kopru močno okrepil leta 2015, ko smo na avtomobilskem terminalu pričeli s pretovorom predvsem nemških znamk za izvoz v Azijo. Od takrat je mrežo povezav postopoma širil na številna druga pristanišča JV Azije. MOL velja za enega največjih svetovnih »car-carrier« prevoznikov, ki ima v svoji floti 110 specializiranih ladij, pokriva pa tudi druge segmente ladijskih prevozov. Zadnja leta ladjar posodablja svojo floto z uvajanjem hibridnih pogonov in z naprednim sistemom ladijskih skladišč, ki omogočajo učinkovito prilagajanje

operativnim potrebam in sprejemanju najrazličnejših vrst vozil, prikolic in projektnih tovorov.



MOL-ove ladje v imenu vedno dodatek 'ACE', kar je okrajšava za Auto Carrier Express in je del njihove blagovne znamke že od nastanka družbe leta 1965.

Višje voznine, manjše ladje

✍️ ROK ŠTEMBERGER

Volta Shipping Services, podjetje s sedežem v Dubaju, je z januarjem vzpostavilo novo kontejnersko linijo, ki Koper povezuje z enim južnokorejskim in štirimi kitajskimi pristanišči, postanek pa ima tudi v libijski Misurati. V servis so vključene tri ladje s kapaciteto od 1.200 do 2.700 TEU in plujejo na relaciji Qingdao–Pusan–Shanghai–Ningbo–Nansha–Misurata–Koper. Običajno na povezavah med Azijo in Koprom prevladujejo ladje z bistveno večjo kapaciteto, vse do 15.000 TEU, saj ladjarji z ekonomijo obsega nižajo stroške na prepeljeni kontejner. Zaradi pomanjkanja ladijskega prostora in visokih voznin pa so v zadnjem času začeli manjši, regionalno usmerjeni ladjarji ponujati medcelinske prevoze tako na relaciji Azija–Evropa kot

Severna Amerika–Evropa. Kljub omejeni kapaciteti ima nova linija prednost: ladje opravijo manj postankov v vmesnih pristaniščih, zato je tranzitni čas do Kopra krajši.



Na konferenci o umetnih gnojilih tudi Luka Koper

✍️ NEVIJO FRANK 📷 ARHIV ORGANIZATORJA DOGODKA

Od 26. do 28. januarja je v Budimpešti potekala mednarodna konferenca Fertilizers 2022 za območje Baltika, Vzhodne Evrope in Balkana. Udeležila sva se je **Borut Šemrl**, predstavnik Luke Koper v Budimpešti, in **Nevijo Frank**, komercialist na Terminalu za sipke tovore. Luko Koper sem kot pomembno distribucijsko središče za umetna gnojila za Srednjo in Vzhodno Evropo predstavil v osrednjem delu konference. V zadnjih letih na terminalu za sipke tovore beležimo konstantno rast pretovora umetnih gnojil. Ta prihajajo iz Severne Afrike (Egipt, Maroko) in Rusije ter se kamionsko ali vagonosko odpremajo na tržišča Avstrije, Madžarske, Slovenije, Hrvaške in Srbije. Na terminalu v povprečju letno pretovorimo okrog 200.000 ton umetnih gnojil za velike trgovce, pretovarjamo pa tudi fosfate, ki so surovina za proizvodnjo umetnih gnojil. Gre za varno blago, saj za umetna gnojila že ob

povpraševanju za pretovor od strank zahtevamo varnostne liste, s pomočjo katerih tehnologji na terminalu preverijo, za kakšen tovor gre. To so znana umetna gnojila NPK, UREA, MAP in DAP, ki jih najdemo tudi v trgovinah.



Luko Koper je kot pomembno evropsko distribucijsko središče (hub) za umetna gnojila predstavil komercialist Nevijo Frank.

Od Ekvadorja do Kopra

 ARMIN SEJARIĆ  MATEJA DOMINKO

Lani smo v Luki Koper pretovorili skupno 61.000 ton banan, od tega smo jih zorili približno 20.000 ton. Tropski sadež, ki je zakladnica zdravja, izvira iz jugovzhodne Azije, a ga danes gojijo v številnih drugih toplih predelih sveta. Banane k nam v pristanišče večinoma prihajajo v kontejnerjih; klasičnih hladilnih ladij, kjer so banane naložene na palete, pri nas skoraj ni več. Največ jih prepeljemo iz Ekvadorja in Kolumbije, uvažamo jih tudi iz Kostarike, Mehike, Gvatemale in iz Kameruna. Od tu sledi pot predvsem na slovenski, italijanski in hrvaški trg. Banane po prihodu v Luko Koper prerežemo, ugotovimo, v kakšni »kondiciji« so, nato pa začnemo tehnološki postopek zorenja. Večinoma jih zorimo približno 120 ur (pet dni). Na voljo imamo devet zorilnic, kar zadostuje za zorenje približno 2.000 ton banan mesečno. Ob dodatni zorilnici bi kapacitete lahko povečali še za 1.000 ton na mesec. V zadnjih letih krivulja pretovora tega sadeža ponovno raste.



Na delu v zorilnici smo ujeli uigrano delovno ekipo s Terminala generalnih tovorov, ki jo vodi izkušeni **Fuad Omeradžić** (drugi z leve).

Kako ravnamo s hlajenim tovorom

 MILENA SLOBKO JERMAN  KRISTJAN STOJAKOVIĆ

Trgovske poti hlajenih tovorov so precej neuravnotežene, delno zaradi sezonskega značaja sadja in zelenjave, transportnih razdalj ter drugih vplivov (trgovinski embargi). K temu je treba dodati še zamude ladij, višje vozne in pomanjkanje frigo kontejnerjev.

Ladjarji znatno vlagajo v povečevanje kapacitet za promet s hlajenim tovorom, a ponudba vseeno ne zmore slediti potrebam trga. Vse to vpliva na preusmeritev blagovnih tokov. V Luki Koper smo denimo v zadnjem letu pridobili več pretovora dražjih produktov, kot sta avokado iz Izraela in zgodnja zelenjava iz Egipta za Anglijo in Nizozemsko, zaradi hitrejših dostav v primerjavi z direktno odpremo preko zahodnoevropskih pristanišč. Na drugi strani pa visoke ladijske vozne in pomanjkanje opreme vplivajo na upad cenejših produktov.

Čez dve leti v Luki Koper načrtujemo izgradnjo še dodatnih 500 priključkov za frigo kontejnerje.

Frigo logistika v luki

Preden blago spravimo v frigo kontejnerje na našem kontejnerskem DEPO-ju, zabojnike ustrezno pregledamo (*pretrip inspection – PTI*). Ti kontejnerji morajo biti tudi predčasno ohlajeni na ustrezno temperaturo in ves čas do iztovora blaga v pristanišču priključeni na elektriko. Temperatura v kontejnerju je odvisna od vrste blaga in se ves čas beleži. Čas zadrževanja blaga od prihoda kontejnerja v pristanišče do odpreme s kamionom-hladilnikom se nenehno skrajšuje, zato so ključni hitro

opravljeni inšpekcijski pregled in carinjenje prispelega blaga ter hitro opravljen pretovor.

Korak pred ostalimi pristanišči v Jadranu

V Luki Koper že vrsto let beležimo rast pretovora blaga v hlajenih kontejnerjih: 70 % predstavljajo različni prehranski izdelki, preostalih 30 % pa kemični in farmacevtski izdelki. Povečuje se pretovor baterij in elektrolitov zaradi rastoče prodaje električnih vozil. Luka Koper je tako s skoraj 700 razpoložljivimi električnimi priključki za frigo kontejnerje korak pred vsemi pristanišči v Jadranu, ki pa pospešeno načrtujejo povečanje svojih kapacitet. Čez dve leti načrtujemo izgradnjo še dodatnih 500 priključkov, saj povpraševanje neprestano narašča.



Pred vtovorom blaga v frigo kontejnerje moramo zabojnike pregledati in jih ohladiti na primerno temperaturo.

Današnji Terminal hlajenih tovorov je bil prvi terminal za pretovor sadja in hlajenih produktov (zmrznjeno meso, ribe) v Jadranu.

Iz dobre hlodovine bi bilo škoda delati slabe izdelke

Družinska podjetja imajo v slovenskem gospodarstvu pomemben delež. Po dostopnih podatkih gre za skoraj 80 % vseh podjetij. Eno zelo uspešnih je Solis Timber, ki je bilo lani nominirano za gazelo dolenjsko-posavske regije in je na trgu prisotno že več kot 30 let.

 MATEJA CLARICI  ARHIV SOLIS TIMBER

Podjetje je ustanovil **Jože Zoran**. Postavil je manjšo žago za razrez hlodovine, na kateri je bilo delo zgolj ročno. Za prvo veliko prelomnico šteje leto 2015, ko so proizvodnjo preselili v Stražo pri Novem mestu. Druga prelomna točka v razvoju podjetja pa se je zgodila dve leti kasneje, ko se je v podjetju zaposlila hči **Kaja Zoran**. Vrnila se je iz tujine, kjer je študirala in nekaj časa delala.

Z njenim znanjem in izkušnjami je podjetje začelo bliskovito rasti. Leta 2018 so vložili 5 milijonov evrov v novo opremo in avtomatizacijo ter zagnali najsodobnejšo žago v Sloveniji, s katero dohitevajo najzmogljivejše evropske (predvsem avstrijske in nemške) žage. Število zaposlenih se je v štirih letih povečalo z deset na trideset.

Luka Koper je odlična točka, preko katere naše izdelke pošiljamo v svet, saj ti do kupcev potujejo predvsem v kontejnerjih.

Prava deska do pravega kupca

Njihova glavna dejavnost je žaganje, sušenje in skobljanje lesa. Njihove produkte uporabljajo v gradbeništvu, v inženirsko predelanih lesenih izdelkih, v mizarstvu, v industriji oken, stavbnem mizarstvu in za embalažo. Leta 2017 so lahko razžagali 30.000 m³ lesa, danes jih lahko že 55.000 m³.

»Izdelke skupaj s strankami skrbno načrtujemo, tako da vsaka dobi točno to, kar potrebuje. V bližnji prihodnosti bomo postavili tehnologijo za izdelavo lesenih sten za izdelavo hiš, s čimer bomo prvi v Sloveniji. Naša vizija je razvijati produkte, ki so najbolj optimalni za naše kupce,« pove Kaja Zoran.

Izbirajo samo vrhunsko hlodovino, ki prihaja pretežno iz Slovenije in iz srednje ter jugovzhodne Evrope. *»Slovenski les je eden najkakovostnejših, mi pa se tega premalo zavedamo. Najti je treba trg, ki mu takšen les ustreza. Tako pride prava deska do pravega kupca. Iz slabe hlodovine ne moreš delati dobrih izdelkov, iz dobre pa bi bilo škoda delati slabe,«* je prepričana Zoranova.

Konkurenčni tudi zaradi Luke Koper

Svoje izdelke prodajajo tako v evropske države kot tudi v Združene države Amerike, Afriko in Azijo. Več kot 90 % izdelkov gre v izvoz v preko 30 držav po svetu. *»Ena naših konkurenčnih prednosti pred ostalimi evropskimi žagami je tudi bližina Luke Koper ter neposredne železniške in*



Uspešno slovensko družinsko podjetje Solis Timber vodi ambiciozna direktorica Kaja Zoran.

cestne povezave s pristaniščem. Čeprav z Luko Koper neposredno ne sodelujemo, je odlična točka, preko katere naše izdelke pošiljamo v svet. Večina surovine pride k nam po železnici, končni izdelki pa do kupcev potujejo predvsem v kontejnerjih,« razlaga Kaja Zoran in doda: *»Kupci prihajajo s celega sveta. Na ameriške in azijske trge prodajamo les za konstrukcije, izdelki po meri pa gredo predvsem na Japonsko, v Singapur in Hongkong.«*

Proizvajajo trajnostno, skoraj brez odpadkov

V Solis Timber podpirajo krožno gospodarstvo. Vsako posekano drevo je vir za izdelke in materiale, ki temeljijo na obnovljivih virih in jih je mogoče predelati in ponovno uporabiti. Proizvodnja lesa in lesne biomase je le ena od možnosti, ki jih nudijo gozdni ekosistemi. Gozdovi nam vse to zagotavljajo le, če z njimi gospodarimo na trajnosten način, poudarjajo v podjetju. V procesu proizvodnje praktično ne ustvarjajo odpadkov. Tudi lubje, izločeno v prvi fazi proizvodnje, uporabijo kot gorivo v svoji kotlovnici, ki dovaja toploto za sušenje lesa.



Solis Timber je uspešno slovensko družinsko podjetje. Proizvodnjo imajo v Straži pri Novem mestu, kjer stoji tudi njihova najsodobnejša žaga v Sloveniji.

Izkop prvih 1.000 m predorov za drugi tir

✍️ ARMIN SEJARIĆ 📷 KOLEKTIFF/2TDK

V minulih tednih so na trasi drugega tira dosegli nov mejnik. Izvajalci del, konzorcij družb Kolektor CPG, Yapı Merkezi in Özaltin, so namreč izkopali prvi kilometer tunelov. Nad projektom izgradnje novega tira med Divačo in Koprom, ki ga bodo zaključili v letu 2025, v uporabo pa predali leto dni kasneje, bdi družba 2TDK. V letih od 2015 do 2021 smo v železniško infrastrukturo namenili približno 2,8 milijarde evrov. V naslednjih štirih letih bo Slovenija za investicije v železniško omrežje dodala še milijardo evrov. Največji projekt je drugi tir med Divačo in Koprom, ki bo nadomestil zastareli prvi tir in pristanišču omogočil zanesljivo železniško povezavo z zaledjem. Celotni 27-kilometrski železniški odsek bo najdaljši v Sloveniji, omogočal bo hitrosti do 160 kilometrov na uro, primerljivo s hitrostmi sodobnih evropskih železnic. Kar tri četrtine trase bo v predorih. Izvajalci so januarja na vseh deloviščih skupaj izkopali prvih

1.000 metrov tunelov, do leta 2024 pa bodo morali izkopati skupno 37 kilometrov proge in servisnih cevi v predorih.



Prvih 1.000 »predorskih« metrov na trasi drugega tira so izkopali v predorih Škofije, Mlinarji in Lokev.

Kariero sklenili legendi slovenske logistike in špedicije

Januarja sta v novo, tretje življenjsko obdobje zakorakala Rok Svetek in Zlatan Čok, ki sta bila ves čas povezana tudi z Luko Koper.

✍️ SUZANA ZORNADA VRABEC, ANDREJ CAH 📷 SEBASTJAN ŠIK, ROK ŠTEMBERGER



Rok Svetek (v sredini, z naslednikom **Janezom Merlakom**, drugi z desne, in kolegi iz Luke Koper) je prepričan, da je logistika krvni obtok gospodarstva. Kljub temu da se namerava v kratkem prepustiti izzivom tretjega življenjskega obdobja, verjamemo, da mu bosta tako logistika kot Luka Koper vedno ostali blizu.

Rok Svetek pravi, da je iz logistike in transporta najprej »diplomiral« v Intertransu. Leta 1996 je prevzel prvo menedžersko pozicijo in Intertrans razvil v podjetje s široko mrežo poslovnih partnerjev v 110 državah. Uspešno poslovanje in usmerjenost v globalne logistične tokove sta bili formuli za uspeh, zato ni manjkalo ponudb tujih družb, ki so želele postati njegov strateški partner. Za privatizacijo med zaposlenimi ni bilo pravega razpoloženja, zato so odprli vrata novemu lastniku DB Schenkerju. Od leta 2002 do 2014 je bil Svetek na čelu DB Schenker Slovenija, kjer so bila pravila koncerna zelo jasna: ko je dopolnil 65 let, je funkcijo predal **Valeriji Špacapan Friš** in podjetje zapustil. Ohranil pa je vajeti v železniškem operaterju Adria Kombi, ki so ga že leta 1989 ustanovili (izvorno kot Yukombi) za pospeševanje razvoja kombiniranega prometa. Svetek je podjetje vodil do konca leta 2021 in ga z jasno strategijo

pripeljal na raven enega največjih intermodalnih operaterjev v Srednji Evropi. Bil je tudi predsednik Združenja za promet pri GZS ter vnet zagovornik razvoja slovenske prometne infrastrukture. Leta 2014 je od Slovenskega logističnega združenja prejel nagrado za življenjsko delo, poimenovali so ga »oče slovenske sodobne logistike«.

Upokojil se je »prvi agent v Kopru«

Sredi januarja pa smo sprejeli tudi **Zlatana Čoka**, ki je po 62 letih dela zaključil svoje aktivno službovanje na različnih področjih, povezanih s pristaniščem, v agencijah, špedicijah in svojem podjetju SAVICA, ki se je vrsto let skoraj edino v Kopru ukvarjalo z logistiko živine. O njem in njegovem delu smo v Luškem glasniku že velikokrat pisali. Zlatan, ki pove, da je svojo kariero začel kot prvi agent v Kopru, je namreč tudi plodovit avtor vrste knjig in priročnikov s področja pomorstva in agencijskega dela.



V zahvalo za dolgoletno sodelovanje z Luko Koper smo **Zlatanu Čoku** (spredaj) izročili umetniško delo in se skupaj spomnili, kako zanimiva, dinamična in nikoli dolgočasna leta so za nami. V zaslužnem pokoju mu želimo, da bi ohranil iskričnega duha in Luko Koper izza ograje gledal brez skrbi.

Kdo je in kaj počne pomorski agent?

Pomorski promet sestavlja dolga veriga akterjev. Vsak opravlja svojo nalogo, da tovor uspešno pride iz točke A do točke B. Tokrat predstavljamo poklic pomorskega agenta in naloge pomorskih agencij.

  MATEJA CLARICI



Pri tem nam pomaga in odgovarja **Gracijan Necmeskal**, predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij pri Gospodarski zbornici Slovenije, ki v pomorstvu in logistiki dela že več kot 40 let.

Pomorski agent je desna roka ladjarja. Za tem pa je veliko dela ...

Ladijski agent zastopa ladjarja, posreduje v njegovem imenu in mu nudi pomoč ob prihodu in odhodu ladje iz pristanišča. Komunikacija med agentom in ladjo se vzpostavi že pred prihodom ladje v luko. Obe strani morata pripraviti dokumentacijo. Agent od ladje pridobi podatke o tovoru, stanju posadke in potrebah po gorivu, vodi, hrani in zdravstveni oskrbi posadke. Nato agent ladjo najavi tako v luški sistem kot Upravi za pomorstvo, ki izda dovoljenje za prosti promet (free pratique), agent pa ladji da navodila za prihod v luko.

Od Luke Koper agent dobi informacijo o pričetku dela in poteku trgovskih operacij ter o predvidenem postanku v luki poroča ladjarju. Ko delo steče, nadzira pretovor in stanje tovora ter rešuje morebitne težave (poškodbe tovora, okvare ladje ipd.). Agent je med prvimi, ki stopi na ladjo ob njenem prihodu, in med zadnjimi, ki jo zapusti ob odhodu. Ladjarja zastopa pri Upravi za pomorstvo, pristaniški policiji, zdravstvenih organizacijah, inšpektoratih, carinskih organih in ostalih lokalnih oblasteh. S komercialnega vidika v imenu ladjarja pomorski agent tudi išče tovor, nudi ladijski prostor in sklepa pogodbe za pomorski prevoz.

Kaj mora imeti uspešen agent?

Dober ladijski agent je tisti, ki razmišlja vnaprej, zna predvideti morebitne težave in s tem preprečiti nevspešnosti tako za ladjo kot za pomorsko agencijo. V logistiki je čas denar.

Kaj je najbolj vplivalo na razvoj tega poklica?

Največ sprememb je prinesla digitalizacija postopkov in zmanjšanje papirnega poslovanja. Tempo agentovega dela je bistveno hitrejši, saj prihaja več (predvsem kontejnerskih) ladij, ki se v luki zadržujejo krajši čas. Včasih je bil tudi odnos ladjarja in agenta nekoliko drugačen. Stara pomorska praksa je bila, da je poveljnik ladje agenta ob prihodu in odhodu nagradil s »šteto in boco« (paket cigaret in steklenico), zdaj tega skoraj ni več.

Pri Zvezi pomorskih agencij skrbite za promocijo pomorskih poklicev.

Promet preko luke Koper raste in s tem potrebe po novih zaposlitvah, a podjetja v pomorstvu in logistiki težko najdejo ustrezen kader. Zato smo z Gimnazijo, elektro in pomorsko šolo Piran obudili program Logistični tehnik in pomorski agent, ki edini v Sloveniji zagotavlja znanja s področja pomorske agenture in ladijskega posredništva. V sodelovanju z Luko Koper smo razpisali tudi kadrovske štipendije, da bi privabili čim več dijakov.

Kakšen je bil prvi vpis v novi program in kaj čaka dijake?

V tem šolskem letu program obiskuje 19 dijakov. V prvih dveh letnikih pridobijo teoretično znanje, spoznajo poklic logističnega tehnika in pomorskega agenta. Predavatelji večine strokovnih predmetov so zaposleni v špedicijah in agencijah, tako da dijakom lahko dajo veliko kakovostnega praktičnega znanja in izkušenj ter jih dobro pripravijo na delovno okolje. V 3. in 4. letniku znanje nadgradijo s prakso v podjetjih. Ob zaključku programa se lahko zaposlijo ali nadaljujejo študij na Pomorski fakulteti v Portorožu.

Zakaj bi ta poklic svetovali mladim?

Ker v njem ostajaš mlad. (smeh) Delo je pestro, vsak dan je drugačen in verjamem, da mlade navdušujejo dinamični poklici z nekaj adrenalina. Ves čas iščeš optimalne rešitve, poklic pa omogoča tudi napredovanje in neskončno možnosti razvijanja idej.

Te zanima delo v špediciji, trgovini, v prometu?
Želiš delati kot **pomorski agent**?

Potem postani
LOGISTIČNI TEHNIK

Dobiš pa tudi štipendijo.

Bivaš v prenovljenem dijaškem domu.

**Vabljeni na predstavitev
naših programov
na informativnem dnevu
11. in 12. 2. na
www.geps.si.**

Drugi programi:
ELEKTROTEHNIK, GIMNAZIJA



Prav te dni potekajo informativni dnevi na GEPŠ v Piranu.

Utrjujemo teren za gradnjo novega kamionskega terminala

✍ ARMIN SEJARIĆ 📷 KRISTJAN STOJAKOVIĆ



Nov kamionski terminal Luke Koper z 203 parkirnimi mesti raste v zaledju pristanišča ob neposredni bližini serminskega tovornega vhoda v luko.

Gradbeni stroji že nekaj časa brnijo na območju Sermina, kjer Luka Koper na 52.000 kvadratnih metrih ureja nov zunanji kamionski terminal. Gre za investicijo, ki zaradi posebnega načina utrjevanja terena, poteka v več fazah. Nov kamionski terminal bo zagotavljal 203 parkirne prostore za tovornjake. Predvidoma do sredine marca naj bi izvajalec del, podjetje Kolektor CPG, zaključil z nasipavanjem celotnega območja na Serminu, kjer bo zrasel kamionski terminal. V predfazi ureditve so izvajalci s pomočjo posebne tehnike najprej vtisnili vertikalne

drenaže za pospeševanje konsolidacije terena. Gre za proces vtiskanja približno 10 centimetrov širokih trakov 10 metrov globoko v teren, ki omogočajo, da voda prodira iz globlin, s tem pa se teren poseda, zgošča in utrjuje. Na to nasipamo še približno meter debelo plast flišnega materiala, ki nastaja pri vrtanju tunela na spodnjem delu trase drugega tira. Predobremenilni nasip, ki bo nato moral odležati približno šest mesecev, je ključen za zagotovitev potrebne nosilnosti terena. Gradnja novega terminala bi se po napovedih lahko začela v začetku prihodnjega leta.

Adria Tow praznuje 30 let

✍ MATEJA DOMINKO 📷 KRISTJAN STOJAKOVIĆ

Ladijska vleka in asistiranje ladjam je del vsakdanjega pristaniškega dogajanja in nujno delo, ki ga v Kopru izvaja podjetje Adria Tow.

Podjetje je v polovični lasti italijanske družbe Ocean s.r.l., druga enakovredna solastnica pa je Luka Koper, d. d. Ustanovljeno je bilo 25. februarja leta 1992.

Edini ladjar s slovensko zastavo

Danes družba zaposluje 37 ljudi, od tega 10 poveljnikov, 11 upraviteljev stroja, 11 krmarjev, operativnega vodjo tehnične službe, operativnega vodjo krovne službe, 2 referentki, direktor. V njihovi je trenutno floti 5 vlačilcev – **Mercur, Neptun, Sirius, Zeus** in **Wotan**. Odkar je lastnika zamenjala Splošna plovba, je Adria Tow edini ladjar, katerega ladje plujejo pod slovensko zastavo.

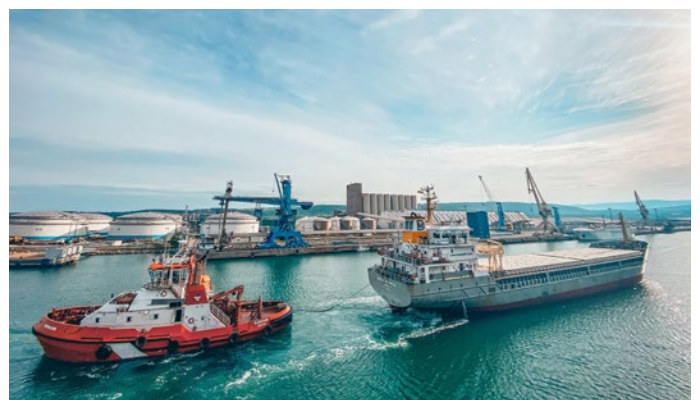
V letu 2021 so vlačilci Adria Tow odvlekli več kot 1.500 ladij, kar bi na palec pomenilo okrog 3.000 posredovanj.

Kmalu se bo floti pridružil še en vlačilec

»Ko gledam nazaj, sem zadovoljen z našim delom in vesel, da se nenehno razvijamo ter ohranjamo kondicijo, tako z

ekipo kot s plovili. Začeli smo z dvema manjšima vlačilcema Kiklopom in Kometom. Danes imamo res zmogljiva plovila in smo kos vsaki nalogi, ki jo razvoj koprškega pristanišča prinaša, posredujemo pa tudi drugje. Skozi leta smo se kadrovsko krepili, kmalu pa dobimo novega člana še v floto. Pred kratkim smo namreč podpisali pogodbo za nabavo novega vlačilca, ki naj bi ga dobili prihodnje leto. Ta bo enako zmogljiv kot sta Neptun in Mercur. Ime? Ja, načeloma smo ga že izbrali ... a da bo vse, kot mora biti, naj do prihoda to ostane skrivnost,« je povedal direktor Adria Towa **Robert Gerk**.

Dragi Adria Towovci, čestitke za okrogli jubilej. Želimo vam uspešno delo in varno plovbo!



Novo življenje odsluženih ladij

Ste se kdaj vprašali, kaj se zgodi z ladjami, ko doživijo svoj vrhunec? Ker več kot 90 % ladje predstavlja železo, je recikliranje in ponovna uporaba materiala najpogostejša praksa. S trajnostnim načinom življenja se vedno bolj uveljavlja »zeleno recikliranje ladij«. A to ni edini način, kako odsluženim ladjam vdahnuti novo življenje.

 ARMIN SEJARIĆ  TIMUR BOZCA

Po podatkih, ki jih je pripravil portal statista.com, je januarja leta 2021 svetovna ladijska transportna flota štela skupno več kot 55.000 ladij. Največ je tistih za generalne tovore (27 %), sledijo ladje z razsutimi tovari, tankerji s surovo nafto, RO-RO ladje in križarke, tankerji za kemikalije in kontejnerske ladje. Podatki iz leta 2020 kažejo, da je povprečna starostna doba vseh ladij skupaj dobrih 20 let.

Ponovna uporaba železa

Najbolj znana je verjetno industrija recikliranja ladij, ki ima že dolgo brado. V zgodovini so takrat lesene odslužene ladje preprosto sežigali. S pojavom novih, večinoma železnih ladij pa je prišlo do ponovne uporabe materiala. Železo po razrezu ladje v valjarnah in jeklarnah večinoma pretopijo in uporabijo za številne druge izdelke, kot so cevi, ingoti, plošče, jeklene palice ipd. Predvsem na ravni Evropske unije postopke recikliranja ladij regulira obsežna zakonodaja.



Japonska transportna ladja **Super Servant 3**, zgrajena leta 1982, je letos dobila povsem novo podobo. Dizajner **Timur Bozca** je dotrajano tovorno ladjo spremenil v luksuzno jahto s plavalnim bazenom, teniškim igriščem, zunanjo kinodvorano, štirimi akvariji in številnimi ostalimi zanimivimi dodatki na željo lastnika.

V letu 2021 strm padec v številu razrezanih ladij

A tudi ladijska industrija se spreminja. Prelomno leto, vsaj statistično gledano, je bilo leto 2021. Po podatkih International Transport Journala, kjer so analizirali spremembe in trende na trgu, je večja potreba po kontejnerskih ladjah in ladjah z razsutim tovorom povzročila močan upad razstavljanja ladij. Trg kontejnerskih ladij je tako zabeležil kar 87% padec v številu razrezanih ladij; predlani 83, lani le še 11. Občuten padec so zaznali tudi pri prodaji tankerjev, v lanskem letu so v razrez prodali 55 % manj tankerjev kot leto prej.

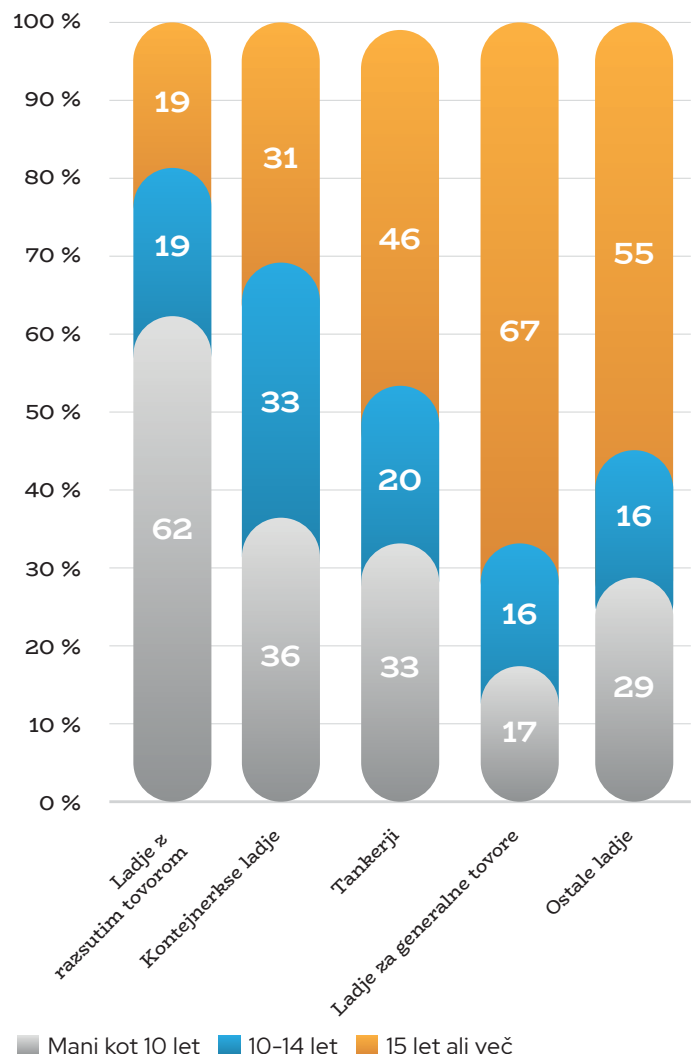
»Zeleno recikliranje ladij«

V prizadevanju za bolj zeleno in trajnostno ravnanje se je pojavil nov način recikliranja ladij. Z zelenim recikliranjem zmanjšujejo količino odpadkov, hkrati pa preprečujejo, da bi odpadni materiali onesnaževali okolje. Ena od ključnih prednosti je, da varno odstranijo tiste dele ladij, ki so škodljivi za okolje in življenje ljudi. To počnejo v »zelenih« reciklažnih centrih, ki nudijo varno delovno mesto za zaposlene. Ponovno uporabijo tiste dele ladje, ki jih je mogoče uspešno izkoristiti za izdelavo novih ladij.

Muzeji, kongresni centri, plavajoči hoteli ...

Reciklaža pa ni edini način za novo življenje odsluženih ladij. Zanimive so zgodbe križark, ki so tudi po koncu svoje kariere prava atrakcija. Nekatere ostanejo trajno privezane in služijo kot muzeji, druge pa odprejo vrata kot prenovljeni plavajoči hoteli ali restavracije.

Starost ladij v letih 2019/2020



Regalno skladiščenje kontejnerjev

Ob robu predstavitve slovenske logistike na svetovni razstavi v Dubaju januarja letos smo si lahko predstavniki Luke Koper v živo ogledali znameniti BoxBay, prototip tehnologije, ki najverjetneje predstavlja revolucijo v skladiščenju kontejnerjev.

 SEBASTJAN ŠIK  SEBASTJAN ŠIK, DP WORLD

Poskusno konstrukcijo so postavili v pristanišču Jebel Ali v Dubaju na najmlajšem od štirih kontejnerskih terminalov. Celotno pristanišče, ki vključuje tudi terminal za ro-ro, generalne, razsute in tekoče tovore, upravlja terminalist DP World. Z vidika večnamenskosti in upravljanja lahko najdemo veliko podobnosti s koprskim pristaniščem, a seveda ne po velikosti.

»Prednost takega skladiščenja je tudi v tem, da je vsak kontejner dosegljiv kadarkoli in ni treba premikati tistih nad njim,« je poudaril idejni oče BoxBaya Patrick Bol.

11 kontejnerjev v višino, za dve tretjini manj zasedena površina

Sistem za skladiščenje kontejnerjev, ki sta ga razvila DP World in nemški SMS group, omogoča skladiščenje 11 kontejnerjev v višino, kar je skoraj dvakrat več kot v večini pristanišč. Tako skladiščeni kontejnerji naj bi zasedli manj kot tretjino prostora, ki ga običajno zasedajo kontejnerji na terminalu. Zaenkrat gre za prototip, na katerem testirajo trdnost konstrukcije, nam je povedal idejni oče BoxBaya, Nizozemec **Patrick Bol**, vodja širitve pristanišč in posebnih projektov pri DP World: »Opraviti moramo milijon premikov, da vidimo, kako se material obnaša tudi pri spremembah zunanje temperature. Vse operacije so avtomatizirane, s čimer prihranimo na času in stroških. Prednost takega skladiščenja je tudi v tem, da je vsak kontejner dosegljiv kadarkoli in ni treba premikati tistih nad njim.«

Ekonomičen projekt, zasnovan z mislijo na okolje

Prednosti regalnega skladiščenja kontejnerjev v višino niso le v prihrankih skladiščnega prostora, časa in stroškov, ampak ima projekt tudi ekološko noto. Celotna strešna površina naj bi bila namreč pokrita s solarnimi paneli, zato bo projekt energetsko varčen. Vsa mehanizacija je električna,

torej ustvarja manj emisij CO₂. Poleg tega so vsi premiki, tako mehanizacije kot polaganje kontejnerjev na pozicije, izjemno tihi, kar je dobrodošlo predvsem v pristaniščih, kot je koprsko, ki je umeščeno v neposredno bližino bivalnih naselij. Projektant je predvidel tudi ozelenitev zunanjih površin konstrukcije, kar ima dodatne energetske in estetske prednosti.



Patrick Bol (desno) razlaga koncept BoxBaya ministru za infrastrukturo **Jerneju Vrtovcu** (v sredini) in predsedniku uprave Luke Koper **Boštjanu Napastu**.



DP World je imel na svetovni razstavi tudi svoj paviljon, kjer so med drugim razstavili maketo BoxBaya (vse izdelano s 3D printerjem) in predstavili koncept 'hyperloop' za transport kontejnerjev v zaledje pristanišča. Pristanišče Jebel Ali namreč nima železniške povezave. Je sicer predvsem transshipment pristanišče, a se ta delež v zadnjih letih znižuje v korist izvoza in uvoza.



Prototip projekta z zelenimi zunanji površinami.

Odprto je pristanišče dobrih idej

 MATEJA CLARICI

Po dveh letih premora smo 28. januarja z objavo razpisa za sponzorska in donatorska sredstva iz sklada Živeti s pristaniščem ponovno odprli vrata pristanišča dobrih idej. Zaradi omejitev za preprečevanje širjenja koronavirusa je bilo delovanje društev zelo omejeno ali celo onemogočeno, zato smo bili primorani tudi razpis za nekaj časa zamrzniti. Društva in organizacije smo letos spet povabili k prijavi projektov in dogodkov ali predstavitvi delovanja. Na voljo sta dve prijavnici. Skladno z razpisnimi pogoji in merili bodo imeli prednost projekti s področij ekologije, umetnosti in izobraževanja.



Razpis je objavljen na spletni strani www.zivetispristaniscem.si

Prijavnice zbiramo do 13. februarja 2022.

Veselimo se dobrih projektov, svežih idej in zanimivih aktivnosti!



SKLAD
Živeti s pristaniščem
LUKA KOPER, d. d.

Pristanišče dobrih idej



Nova veleposlanica Avstrije na prvem obisku v Luki Koper

Avstrija je prvo tuje tržišče Luke Koper in zato smo z veseljem na prvem uradnem obisku sprejeli novo veleposlanico Avstrije v Sloveniji Elisabeth Ellison-Kramer, ki je funkcijo nastopila lani jeseni.

  MATEJA DOMINKO

V delegaciji sta bila tudi **Wilhelm Nest**, direktor Advantage Austria Ljubljana, in **Urška Svetlik**, avstrijska častna konzulka s sedežem v Kopru. Veleposlanici smo predstavili poslovanje Luke Koper in naše načrte za prihodnje, usmerjenost v trajnostno delovanje in zakaj nas avstrijski partnerji cenijo kot zeleno pristanišče.

Najpomembnejša vstopno-izstopna točka

Koprsko pristanišče je najpomembnejša vstopno-izstopna točka za prekomorski uvoz in izvoz avstrijskega blaga. Luka Koper ima na tem trgu med vsemi morskimi pristanišči primat že 22 let. Blago za ali iz Avstrije pretovarjamo na vseh naših terminalih. Med blagovnimi skupinami je največ generalnih tovarov, predvsem lesa, papirja, izdelkov široke potrošnje, hrane, tekstila, jeklenih proizvodov ter razsutih,

sipkih in tekočih tovarov. Pretovor za in iz Avstrije je v letu 2021 dosegel dobrih 6,8 milijona ton, od tega 232.000 kontejnerjev (TEU). Če upoštevamo celoten letni pretovor, merjen v tonah, pa Avstrija predstavlja več kot tretjino celotnega letnega pretovora Luke Koper.

80 % blaga iz Avstrije potuje po železnici

Z Avstrijo nas povezujejo redne in pogoste železniške povezave, saj 80 % blaga s tega trga potuje po železnici, le 20 % pa po cesti. Predvsem na kontejnerskem segmentu smo v sodelovanju s poslovnimi partnerji vzpostavili razvejano mrežo servisov – tedensko nas z avstrijskimi intermodalnimi središči (Beljak, Dunaj, Enns, Gradec, Linz, Salzburg, Wolfurt) povezuje 35 blok vlak servisov. Na dan za avstrijski trg obdelamo približno 20 vlakov z različnimi tovari.



Avstrijska veleposlanica **Elisabeth Ellison-Kramer** (tretja z leve) nam je navdušena nad luškim dogajanjem zaupala, da je med svojim službovanjem že bila v »ladijskem« okolju in kot botra krstila ladjo za rečni prevoz blaga. Delegacija med ogledom luke v živo (z leve): vodja Področja komerciale **Mitja Dujc** in predsednik uprave Luke Koper **Boštjan Napast**, veleposlanica **Elisabeth Ellison-Kramer**, **Urška Svetlik**, avstrijska častna konzulka v Sloveniji, ter **Claudia Angermayr** in **Wilhelm Nest**, oba Advantage Austria Ljubljana.

Imamo to, imamo Peking!

Na dan izida Luškega glasnika bo od začetka zimskih olimpijskih iger minil že teden dni. 4. februarja je namreč v Pekingu potekala otvoritev 24. zimskih olimpijskih iger, ki – tako kot lanske poletne v Tokiu – potekajo v znamenju covid omejitev, predvsem brez navijačev.

 MATEJA CLARICI  ALEŠ FEVŽER, DEAN GRGURICA - STUDIO D'OR



Navijaško ekipo Luke Koper sestavljajo **Tadej Mezeg** in **Franka Cepak** (spredaj), zgoraj pa (z leve) **Mitja Čikovin**, **Rok Kocjančič** in **Andrej Germek**.

So pa hkrati tudi posebne, saj se Peking vpisuje v zgodovino kot prvo mesto, ki gosti tako poletne (potekale so leta 2008) kot zimske olimpijske igre. Precej tedaj zgrajenih objektov so preuredili in jih vključili v letošnji program. V dobrih dveh tednih se bo tako zvrstilo 109 tekmovanj v sedmih športih in 15 disciplinah.

Slovenija ima najboljše skakalce na svetu

Slovenijo v Pekingu zastopa 43 športnikov v alpskem smučanju, biatlonu, deskanju na snegu, nordijski kombinaciji, smučarskih skokih in teku na smučeh. Do zaključka redakcije Luškega glasnika se lahko pohvalimo kar s petimi kolajnami. Na prvi dan tekmovanja sta zlato in bron osvojili skakalki **Urša Bogataj** in **Nika Križnar**, ki sta slavili tudi v mešani ekipi s **Petrom Prevcem** in **Timijem Zajcem**. Odlično sta se odrezala tudi deskarja **Tim Mastnak** in **Gloria Kotnik**, ki sta v paralelnem deskanju osvojila srebro in bron.

Tadej Mezeg, eden od naše navijaške peterice, verjame, da bomo navijači Luke Koper z glasnim navijanjem pripomogli do pomembnih centimetrov in stotink, ki bodo naše športnike vodile do vrhunskih uvrstitev.

Luška navijaška ekipa za podporo in motivacijo olimpijcev

Z olimpijskimi vrednotami se že več kot 20 let povezujemo tudi v Luki Koper. V podporo in motivacijo našim olimpijcem smo sestavili navijaško ekipo in

izkoristili bele strmine na terminalu za premog, kjer smo pripravili kratek video, ki je dostopen na naših družabnih omrežjih. Ekipo sestavlja pet sodelavcev, ki jih zimski športi zelo veselijo: deskarja **Franka Cepak** (področje varovanja zdravja in ekologije) in **Mitja Čikovin** (kontejnerski terminal) ter smučarji **Rok Kocjančič** (področje nabave), **Andrej Germek** in **Tadej Mezeg** s kontejnerskega terminala. Tadej zelo rad spremlja tekme naših športnikov in pravi, da »so olimpijske igre čas, ko vsaj delno pozabimo na dnevne obveznosti in skrbi ter z veseljem spremljamo tekmovanja. Tudi na terminalu se ta mesec debata z ladijskih kontejnerjev preusmeri na odskočna mesta in veleslalomске zavoje. Verjamem, da bomo navijači Luke Koper z glasnim navijanjem pripomogli do pomembnih centimetrov in stotink, ki bodo naše športnike vodile do vrhunskih uvrstitev.«



Nika Križnar, Timi Zajc, Urša Bogataj in Peter Prevc so dokazali, da Slovenija premore najboljše skakalce na svetu.

Peking v številkah

24. izvedba zimskih olimpijskih iger.

1. Peking je prvo mesto, ki je organiziralo tako poletne kot zimske olimpijske igre.

109 tekmovanj

13 prizorišč, ki so razporejena na treh lokacijah: Peking, Yanqing in Zhangjiakou.

2.892 športnikov in športnic; 1.314 je žensk, največ do sedaj.

91 sodelujočih držav; dve državi – Haiti in Savdska Arabija – sodelujeta prvič.

185 milijonov litrov vode naj bi organizatorji porabili za izdelavo umetnega snega in 300 snežnih topov. Čisto vsa prizorišča so prekrili z umetno belo podlago.

Četrta izmena: Primož Benčič

Starost, status, korenine: 41, srečno poročen z našo "luško" Tino, oče skoraj 8-letnika, Koprčan

  MATEJA DOMINKO

Primož, komercialist na Kontejnerskem terminalu

Kdaj si prvič vstopil v Luko? Oče je delal v ladjedelnici, ki je imela pisarno tudi na TRT-u, zato sem v luko prvič zagotovo prišel z očetom. V Luki pa sem se zaposlil decembra 2016.

Kateri dogodek iz Luke si boš zapomnil za vedno?

Prvo službeno pot, ko sem v tujino potoval kot zaposleni v Luki Koper in je bila to zame nova izkušnja, dobil pa sem tudi čisto drugo perspektivo o luki, kot sem jo imel prej. ... Ne, ne, žene nisem spoznal v Luki, ampak na aerobiki. Ne sprašuj, to je čisto druga zgodba ... (smeh)

Kaj te v službi razvedri, ko imaš slab dan? Ko delo ne gre po planu, me dvignejo ljudje okrog mene, tudi ko kdo pride »razbijat bale«, bi bilo narobe, če ga ne bi bilo.

Kaj bi spremenil, izboljšal v Luki? Želel bi si manj birokracije in formalizmov. Zaupati moramo v kader, saj mnogokratno potrjevanje in pregledovanje seje slabo voljo med ljudi, ki svoje delo obvladajo.

Prišel si od »zunaj«, kakšna je razlika med biti

v Luki in biti luški? Ogromna, žal ne znamo ceniti organiziranosti, urejenosti, razmejitve odgovornosti, odnosov in vse podpore, ki jo Luka Koper nudi zaposlenim. Mi smo svetlobna leta stran od primerljivih podjetij, se mi pa zdi, da se tega marsikdo ne zaveda.

Si sploh kdaj delal v 2. izmeni, te navihano sprašujejo s KT? Preden sem prišel v Luko, sem delal v drugi in tudi tretji izmeni, saj je bil to takrat moj običajni delovnik. Odkar sem luški, pa sem ves čas »prva«.

Kaj ti je šport dal za službo in življenje? Vztrajnost in zavedanje, da sam ne morem doseči nič, da je uspeh rezultat cele ekipe. »Idi, pobij sve i vrati se sam,« me je sarkastično ošteval eden od trenerjev na začetku, ko me je učil, da naj neham solirati in biti kot Rambo.

Kako ohranjaš po koncu športne kariere »good look«? Jem bistveno manj, kot takrat, ko sem aktivno treniral, in tega sem se moral prav zares naučiti, saj sem se po koncu kariere precej zredil. Še vedno pa sem zmerno športno aktiven.

Se bolje počutiš v obleki ali v kopalkah? Vedno v kopalkah.

Primož, dolgoletni vaterpolist

Vaterpolo si igral ... vseh 19 let za Koper, danes kot veteran rekreativno igram za Žusterno.

Tvoj oče je bil vrhunski rokometaš, ti pa si šel v vaterpolo? Oče je bil odličen prvoligaš in ko sem bil star osem let, mi je rekel, naj si izberem šport. Verjetno sem se podzavestno bal rokometnega pritiska, ker je bil oče v njem tako dober. Več kot 10 let mu nisem dovolil, da hodi na moje tekme. Čeprav nikoli ni igral vaterpola, je vedno komentiral moje »napake« in vsakič sva se skregala. V smislu delovnih navad pa je bil moj vzornik.

Pri vaterpolu je del dogajanja skrit publiki: ali pod gladino res poteka umazana igra, brce, ščipanje, slačenje kopalk? Ja, velik del igre je pod vodo in najbolj bolečega dela gledalci ne vidijo. Pravi igralci ne bodo nalašč udarili, prej se to zgodi v igri s slabimi nasprotniki, ki s tem kompenzirajo slabše znanje in pripravljenost.

Koliko bazenske vode si največ popil na tekmi? Do ravni resnega tekmovanja smo že tako dobro izurjeni v plavanju, da zapiranje ust postane avtomatsko kot dihanje.

Kako se znebiš vonja po kloru na koži? Se ga ne! Zdaj, ko grem v bazen samo trikrat na teden, še gre. Ampak ko sem redno treniral vsak dan dvakrat, tega vonja nismo izprali niti s sto tuši na dan, s kremami, z losjoni, vse smo poskusili, ni šlo. Zaradi bazenov imam še danes bolj suho kožo.

Kot "človek voda" si večino časa preživel v toplih bazenih. Si si kdaj želel igrati v hladnih vodah? Koper dolgo ni imel primerne bazena, zato smo trenirali v morju, tudi oktobra. Voda je že imela 17 stopinj, a zunaj ni bilo tako prijetno, pa tudi bazeni niso bili vedno topli. Sem pa zelo rad igral vaterpolo v »odprtih« vodah, v morju in jezerih.

So govorce o ponovni aktivaciji v italijanskem klubu točne? Pogovori so stekli, a so se ustavili zaradi pogoja, da bi moral delati za KT čez mejo. To je hec ... danes ne bi mogel igrati niti s člani Kopra, saj bi fizično zdržal le nekaj minut. Ta šport je izjemno napredoval, tehnika igranja in fizična pripravljenost igralcev sta čisto drugačni kot včasih. Zdaj spadam med veterane, pa tudi koprškega terminala ne bi zamenjal za nobenega italijanskega.

O katerih dosežkih boš povedal sinu? Rezultatov mu ne bom govoril. Zelo ponosen pa sem na svojo vztrajnost in borbenost, skoraj 20 let sem bil aktiven tudi v razmerah, ko je bilo res težko. S Kopro sem igral v evropskih pokalih, proti vrhunskim igralcem, vse to so dosežki. A najbolj srečen sem bil, ko smo leta 2008 po 15 letih Koprčani končno spet osvojili prvenstvo. To sem čakal, dosegel vrhunec športne kariere in nato zadovoljen končal.

Kdaj boš delal v 4. izmeni? Sprašujejo za ženo ... Vse izmene imam dobro pokrite, hvala za skrb.

Primož je za naslednjega gosta Četrte izmene izbral **Borisa Šušmaka** iz Področja upravljanja in razvoja poslovnih procesov, ki je navdušen folklorist.





**PREBOLELA SEM,
PA VSEENO NOSIM
MASKO.**

**ČEPRAV SEM
CEPLJEN, NOSIM
MASKO.**



**KER NISEM
CEPLJEN, NOSIM
MASKO.**



ČUVAM SEBE, ČUVAM TEBE

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 Cedinek, Mateja Clarič, Mateja Dominko, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Armin Sejarič, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanovič, 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

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

»Življenjska tragedija je, da se prehitro postaramo in prepozno postanemo modri.«

Benjamin Franklin