

15. letnik Truški

G L A S N I K

072020

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA

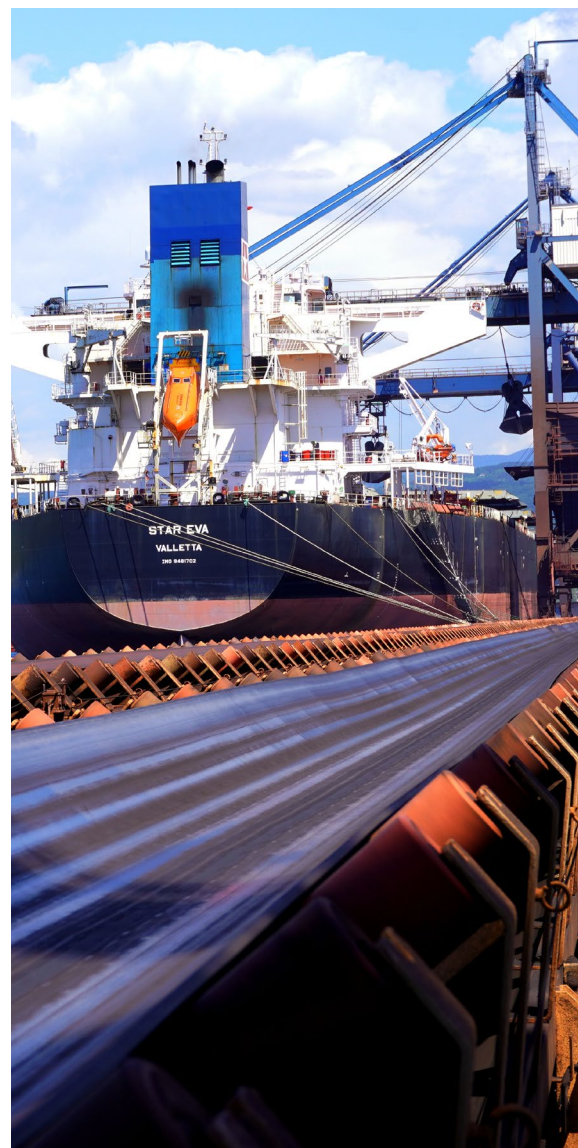
Poštšina plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria



V središču:

**Varnost in zanesljivost sta
naši primerjalni prednosti**

- 4 Varnost in zanesljivost sta naši primerjalni prednosti**
Pogovor s članom uprave Luke Koper Metodrom Podkrižnikom.
- 5 Priznanje za posebna dejanja in dosežke**
V okviru izbora vzornih delavcev Luke Koper smo letos podelili Priznanje za posebna dejanja in dosežke, ki ga je prejel celoten kolektiv Luke Koper.
- 7 Jaguar Land Rover do Kopra odslej tudi po železnici**
Pomemben korak v sodelovanju s podjetjem Jaguar Land Rover (JLR) smo naredili 22. junija, ko je k nam prispel prvi vlak z avtomobili te znamke.
- 8 Ambiciozni načrti tudi južno od nas**
V reškem pristanišču ter na cestnih in železniških povezavah, ki vodijo v njegovo zaledje, je v teku obsežen investicijski cikel.
- 9 Test novih tehnologij za večjo varnost**
Jeseni bomo pod okriljem projekta InfraStress testirali šest inovativnih tehnologij in aplikacij za zagotavljanje fizične ter kibernetske varnosti.
- 13 Civilna zaščita Luke Koper: za nami je 67 intenzivnih dni**
Kako sta preizkušnja v času epidemije doživela poveljnik CZ Luke Koper Goran Kocjančič in njegov namestnik Boris Marzi.
- 15 Bogat podvodni svet luškega morja**
Lani smo Morski biološki postaji Nacionalnega inštituta za biologijo naročili temeljito študijo stanja morske raznovrstnosti v luškem akvatoriju.



Novi Luški vozli

 MATEJA DOMINKO

Že tretje leto zapored smo zbrali zanimivosti iz pristanišča, poudarke iz poslovanja Luke Koper v preteklem letu, predstavili nas, luške delavce, in za konec dodali še druge zanimive informacije za bralce Luških vozlov. To so lokalni prebivalci, someščani iz obeh občin, ki mejita na Luko Koper – Mestne občine Koper in Občine Ankaran, pa tudi širša javnost.

Reviji na pot želimo, da bi prišla v radovedne roke in da bodo poleg zanimivih podatkov bralce pritegnile tudi fotografije iz pristanišča, utrinki, ki naš delovnik delajo poseben, zanimiv in na trenutke celo čaroben.

Svoje domove nam bo odprlo več kot 15.000 prebivalcev Obale. Veseli bomo vaših odzivov in mnenj.

 Luški vozli na spletu:



Z višine se ne vidi vsega



Teme v tokratni številki Luškega glasnika so me spodbudile k razmišljanju, kaj vidimo, če gledamo na pristanišča s ptičje perspektive? Če vzamemo dve primerljivo veliki pristanišči, pa četudi sta vsako na svojem koncu sveta, vidimo iz zraka pomole, ceste, železnico, dvigala, stroje, skladišča ... Če pogledamo dve sosednji pristanišči, bo podobnost še večja: podobna barva morja, podobna konfiguracija terena, podobno zaledje. Kje je potem tista razlika, zakaj se ladjar oz. logist odloči za eno in ne za drugo pristanišče? Razlika se kot vedno skriva v podrobnostih: v transportnih povezavah z zaledjem, v birokratski enostavnosti postopkov, v kakovosti in zanesljivosti storitve, v ljudeh, ki izvajajo pristaniške storitve. Tudi med logisti so razlike. Nekateri iščejo najkrajšo, drugi najcenejšo, tretji najbolj zanesljivo pot, četrti vse naštetu. Ogromno je dejavnikov, ki vplivajo na uspešnost pristanišča, zato enoznačnih odgovorov ni. Kdorkoli poskuša interpretirati uspešnost nekega pristanišča, mora hudičevo dobro poznati vse te dejavnike.

Pomemben je tudi ugled pristanišča. Pri tem ni dovolj le zvaneč slogan. Potrebno ga je tudi živeti in dokazovati v praksi. Zato smo v Luki Koper počaščeni, da so nas povabili v družino slovenskih podjetij, ki kot ambasadorji slovenskega gospodarstva nastopamo pod skupno blagovno znamko »Zelena, ustvarjalna, pametna«, mišljeno kot destinacija, kot država. V koprskem pristanišču se radi pohvalimo, da smo zeleni in na tem področju dejansko prekašamo ostala pristanišča. Ustvarjalnosti nam tudi ne manjka, saj je to ena od naših vrednot. Pamet pa je zelo fluiden pojem, kakor ga kdo razume.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Ambasadorji slovenskega gospodarstva



Pred kratkim je bilo v družino ambasadorjev nacionalne kampanje za promocijo slovenskega gospodarstva, ki jo javna agencija SPIRIT Slovenija vodi pod sloganom »I FEEL SLOVENIA. GREEN. CREATIVE. SMART.«, izbranih 19 slovenskih podjetij in organizacij. Ambasadorji in njihove prebojne rešitve, ki izkazujejo ključne konkurenčne prednosti slovenskega gospodarstva: zeleno, ustvarjalno, pametno, bodo vključeni v številne promocijske aktivnosti slovenskega investicijskega in poslovnega okolja. S svojimi trajnostnimi, inovativnimi in pametnimi rešitvami bodo ambasadorji bistveno pripomogli k večji prepoznavnosti Slovenije kot tehnološko razviti, ustvarjalno naravnani in zeleni državi, h gradnji njene pozitivne podobe ter promociji stabilnega ter naprednega poslovnega okolja.

Kot zelena vstopna točka v osrčje Evrope in s svojo usmeritvijo v trajnostne rešitve je bila med ambasadorje izbrana tudi Luka Koper. Geografska lega pristanišča namreč predstavlja pomemben vidik varovanja okolja, saj omogoča krajšo transportno pot, kar pomeni prihranek časa, porabljene energije in posledično manjše izpuste toplogrednih plinov ter ostalih škodljivih snovi. Poleg tega v Luki Koper celovito obvladujete vplive emisij prahu, hrupa in svetlobnega onesnaževanja, vpeljan pa imate tudi sistem varovanja morja, ravnanja z odpadki in energetske učinkovitosti. Vse to so več kot tehtni razlogi, da smo Luko Koper uvrstili v ugledno družino ambasadorjev slovenskega gospodarstva.

Zaposlenim v Luki Koper čestitamo, saj je skrb za odgovorno ravnanje z okoljem plod njihovega nenehnega truda in želje po izboljšavah.

Ajda Cuderman,
direktorica agencije SPIRIT Slovenija

Varnost in zanesljivost sta naši primerjalni prednosti

Pandemija koronavirusa je tako ali drugače prizadela industrijsko proizvodnjo po svetu in posledično seveda tudi logistiko. Član uprave Luke Koper Metod Podkrižnik je s sodelavci dnevno v stiku s poslovnimi partnerji in lahko potrди, da je varnost in zanesljivost neke logistične poti danes še toliko bolj pomembna komponenta odločanja pri strankah, kam bodo usmerile svoj tovor.

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 TOMAŽ PRIMOŽIČ



»Vsekakor je to eden izmed najpomembnejših kriterijev. To je razvidno tudi iz statistike pretovora, predvsem na področju kontejnerjev, kjer v času globalne zdravstvene krize beležimo le rahel upad pretovora. V tem času se stranke raje držijo utečenih poti, kot da bi iskale nepreizkušene alternative,« meni Podkrižnik. Dodaja, da Koper velja pri strankah za zanesljivo in učinkovito pristanišče, kjer postopke dejansko izvajamo po sistemu 24/7, kar ni pravilo v vseh pristaniščih. Pri tem gre velika zahvala tudi državnim organom in ostali pristaniški skupnosti, ki so nepogrešljiv člen v pristaniškem sistemu.

Šteje celotna logistična pot

V teh dneh smo priča, kako ladjarji zaradi nevzdržnih razmer na cestni povezavi pristanišča z zaledjem zapuščajo pristanišče v Genovi. To jasno kaže, kako pomembna je celotna logistična pot. Četudi v pristanišču bliskovito hitro pretovorimo kontejner, stranki nič ne pomaga, če potem ta kontejner ne more pravočasno do cilja. To smo občutili tudi sami v drugi polovici leta 2018, ko smo imeli težave na železniški povezavi pristanišča z zaledjem. Takrat so se stranke odločile poiskati alternativne poti, kar se danes odraža v statistiki pretovora sosednjih pristanišč. »Poslovno gledano jih povsem razumem, saj je logika diverzifikacije

pravilna. Težko je dolgoročno staviti na eno pristanišče, ko po drugi strani nimaš zagotovil, ali bo povečalo svoje železniške kapacitete. Govorim seveda o 2. tiru, ki ga strankam obljubljam že 20 let. Danes jim lahko vsaj potrdimo, da so se dela začela, in upamo, da bo izbor glavnega izvajalca izveden čimprej,« poudarja Podkrižnik.

Zamud si ne moremo več privoščiti

Po drugi strani imajo tudi v sosednjih pristaniščih težave z železniškimi prevozi. V Trstu naredijo za slabo polovico manj vlakov kot v Kopru in imajo izzive z železniškimi kapacitetami znotraj pristanišča. V Reki vlaki vozijo skozi mesto in je železniška povezava z zaledjem bistveno slabša kot v Kopru. Če bo Slovenija pohitela z 2. tirom, lahko Koper še vedno ohranja primat. Zato si enostavno ne moremo več privoščiti zamud, meni Podkrižnik: »Do leta 2026, ko naj bi bil zgrajen 2. tir, lahko še zagotavljamo zmerno rast pretovora na železnici, saj smo v sodelovanju s Slovenskimi železnicami z organizacijskimi spremembami nekoliko povečali kapaciteto tira do Divače. Vendar brez dodatnega tira ne bo nobena velika stranka dolgoročno bistveno povečevala količine blaga v Kopru.«

Luka Koper je v logističnem svetu prepoznana kot varna in zanesljiva luka z izredno usposobljenimi in predanimi pristaniškimi delavci.

Razvoj sosednjih pristanišč naj nam bo spodbuda

Glede razvojnih načrtov v sosednjih pristaniščih Podkrižnik meni, da je razvoj vseh pristanišč v regiji v interesu tudi Kopru, ker kontejnerski ladjarji ne bodo prihajali v severni Jadran le zaradi enega pristanišča. Hkrati pa s tem celotna regija pridobiva na konkurenčnosti v primerjavi s severnoevropskimi lukami. Po drugi strani je razvoj pri sosedih za nas tudi spodbuda za pospešitev naših razvojnih načrtov. »Luka Koper je v logističnem svetu prepoznana kot varna in zanesljiva luka z izredno usposobljenimi in predanimi pristaniškimi delavci in to je tisti dejavnik, ki na koncu pretehta pri izbiri med dvema primerljivo velikima in opremljenima terminaloma. V pogovorih s strankami te ne pozabijo izpostaviti pomembnosti socialnega miru, kar je naša primerjalna prednost. To ni tako samoumevno, če se primerjamo z drugimi pristanišči, še posebej v regiji,« zaključuje Podkrižnik.

Priznanje za posebna dejanja in dosežke

pripada vsem **vam, zaposlenim v Luki Koper.**

Med epidemijo koronavirusa ste z najvišjo stopnjo **odgovornosti**, zavzetosti in **pripadnosti** opravljali svoje delo. Tako smo vsak posebej in vsi skupaj dokazali, da z znanjem, **sodelovanjem** in **ustvarjalnostjo** zmoremo premagati tudi najzahtevnejše preizkušnje, ki nam jih prinese življenje.

Z visokim **spoštovanjem**: hvala vam.

Uprava družbe

Koper, junij 2020

Garažna hiša raste, gradimo tretji vhod

 MATEJA DOMINKO  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Ena večjih investicij, ki bo bistveno povečala kapacitete na avtomobilskem terminalu, je gradnja novega dela garažne hiše. Zaradi epidemije smo sicer utrpeli enomesečno zamudo, predvsem na račun ustavljenih dobav prefabriciranih betonskih elementov konstrukcije iz Italije. Smo pa zamudo do danes že zmanjšali za dobra dva tedna, tako da je zaključek del predviden za konec marca 2021. »Dela potekajo po planu in brez posebnosti, nagaja nam lahko le vreme; močnejši veter pri prenosu velikih in težkih kosov z dvigali in dež oz. visoke temperature pri betoniranju, ki ga prav zato že izvajamo ponoči,« je povedal vodja projekta **Igor Bertok** s Področja investicij.

Le streljaj stran se je 7. julija pričela tudi gradnja novega vhoda v pristanišče. Na račun gradnje tretjega vhoda smo že prestavili carinsko ograjo, dela so se tako začela na zunanji strani. Najprej bomo zgradili navezavo na krožišče

ob ankaranski vpadnici, vhod pa bo predvidoma v uporabi v začetku prihodnjega leta.



Čaj z razlogom

 MATEJA DOMINKO  SEBASTJAN ŠIK



Pandemija koronavirusa je zamajala mednarodno trgovino in povzročila zastoje v dobavnih verigah, transportu ter logistiki. Svetovna industrija se sooča z vprašanji nadaljnje oskrbe iz Azije, alternativnih trgov

ali samooskrbe. 17. junija je potekala aktualna strokovna razprava, v kateri so gostje spregovorili o spremembah v mednarodni trgovini, transportu in logistiki.

Dogodek Čaj z razlogom: Mednarodna trgovina po COVID-19 – kaj se spreminja? je organizirala britansko-slovenska gospodarska zbornica skupaj s slovenskimi in britanskimi partnerji. V razpravi o spremembah, ki jih je povzročil novi virus, so sodelovali predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**, direktor Titusa Dekani **Tadej Gosak**, član uprave Intereurope **Marko Rems**, direktor Coface PKZ **Sergej Simoniti**, profesorica na Fakulteti za pomorstvo in promet dr. **Elen Twrdy** in **Andrej Božič** iz BB Consulting. Po izmenjavi mnenj na aktualno temo so gostje debatirali tudi o novih izzivih in se strinjali, da vsaka kriza neizbežno prinaša tudi nove priložnosti.

Skupščina delničarjev bo 26. avgusta

 ROK ŠTEMBERGER

Uprava in nadzorni svet družbe sta 11. junija objavila sklic 33. skupščine delničarjev Luke Koper, d. d. Na dnevnem redu je sedem točk. Pri tretji bodo delničarji med drugim odločali o uporabi bilančnega dobička. Predlog sklepa predvideva, da del bilančnega dobička v znesku 12.880.000 evrov namenimo za izplačilo dividend v bruto vrednosti 0,92 evra na navadno delnico. Družba je za to točko dnevnega reda prejela dva nasprotna predloga: SDH predlaga izplačilo dividende v bruto vrednosti 1,07 evra, Vseslovensko združenje malih delničarjev pa 1,33 evra na delnico. Pri ostalih točkah dnevnega reda bodo delničarji odločali o

razrešnici organom vodenja in nadzora, imenovali revizorja za naslednja tri poslovna leta, odločali o začasnem znižanju plačil članom nadzornega sveta zaradi krizne situacije in odločali o spremembah statuta. Poleg tega se bodo delničarji seznanili z Letnim poročilom 2019, s prejemki članov organov vodenja in nadzora ter s Politiko prejemkov članov uprave.

Celotno gradivo skupščine je dostopno na www.luka-kp.si/slo/skupscina-delnicarjev.

Jaguar Land Rover do Kopra odslej tudi po železnici

 ROK ŠTEMBERGER  ROK ŠTEMBERGER, KRISTJAN STOJAKOVIČ

Pomemben korak v sodelovanju s podjetjem Jaguar Land Rover (JLR) smo naredili 22. junija, ko je k nam iz tovarne v slovaški Nitri prispel prvi vlak z avtomobili te znamke.

Sodelovanje z blagovno znamko JLR sicer teče že od leta 2017, ko je s proizvodnjo pričel njihov partnerski obrat v Gradcu. Predlani so odprli še tovarno v Nitri, zato se je število vozil v izvozu za prekomorske trge postopoma povečalo. Poleg obstoječih kamionskih prevozov do Kopra so uvedli še železniški prevoz iz bolj oddaljene Nitre.



Pri transportu vozil JLR sodeluje logist Frikus in kontrolna hiša Inspectus: (z leve) **Gregor Belič**, vodja Terminala za avtomobile, **Zoran Čurić**, Frikus, **Metod Podkrižnik**, član uprave Luke Koper, **Asmira Skulić**, Frikus, in **Tihomir Mačak**, Inspectus.

Odlične izkušnje in povezave

Za logistično pot preko Kopra se je proizvajalec odločil zaradi dobrih izkušenj na področju pretovora avtomobilov višjega cenovnega razreda in rednih ladijskih linij s Sredozemljem in Daljnim vzhodom. Količine za Kitajsko potujejo z RO-RO servisom enkrat tedensko, medtem ko je vzhodno

Sredozemlje – predvsem Grčija, Egipt, Izrael, Turčija in Ciper – s Koprom povezano večkrat tedensko. JLR širi ponudbo električnih vozil, zato smo že ob začetku sodelovanja ponudili uporabo električnih polnilnic, ki smo jih zgradili v garažni hiši.

Letos dokončani že dve pomembni naložbi

Pretovor avtomobilov v Luki Koper je v prvih treh mesecih letos dosegel 162.722 kosov, kar je 4 % manj kot v enakem obdobju lani, s polno paro pa se nadaljujejo naložbe. »V letošnjem letu smo dokončali dve pomembni naložbi, namenjeni pretovoru avtomobilov, ki je za nas strateška blagovna skupina: nova skupina železniških tirov in novi RO-RO privez. Nadaljujemo tudi gradnjo dodatne garažne hiše za 6.000 avtomobilov. Veseli nas, da so proizvajalci prepoznali trud, ki ga vlagamo tako v infrastrukturo kot procese in tako držimo korak z najpomembnejšimi evropskimi pristanišči,« je ob prihodu prvih 200 avtomobilov po železnici poudaril **Metod Podkrižnik**, član uprave Luke Koper. Po podatkih specializiranega medija Automotive Logistics – FVL, ki vsako leto objavi lestvico največjih evropskih avtomobilskih pristanišč, je lani Koper napredoval za dve mesti in dosegel skupno sedmo mesto, v Sredozemlju pa ostajamo tretji.



Preše za avtomobilsko industrijo

 MATEJA DOMINKO  JAN KOCJAN

Sredi junija smo na Terminalu projektnih tovorov zaključili s prekladanjem in odpremo zahtevnejšega posla – skupno 12 tovorkov, ki so predstavljali stiskalnice za proizvodne obrate avtomobilov. Najtežji kosi so tehtali kar 160 ton, v Koper pa jih je pripeljala ladja iz španskega Bilbaa. Ladja je tovor v Kopru z lastnimi dvigali razložila na kopno. Transport tega ogromnega tovara je urejalo podjetje Comark. "9 tovorkov smo prepeljali v skladišče z luškimi prikolicami, za premik najtežjih treh – vsak je imel več kot 130 ton – pa smo uporabili posebno modularno prikolico. Tovor smo razkladali v Brežicah, skupna teža najtežjega tovara in kamiona pa je znašala 240 ton," je povedal **Klemen Butala**, komercialni direktor v Comarku. Kljub temu da je skupna teža najtežjega tovara in kamiona znašala 240 ton, je največjo oviro na poti predstavljala višina – skoraj 4 metre tovara izrednih dimenzij.



Madžari uresničili napovedi

TATJANA JAZBEC  GOOGLE

Pred dobrim letom sta se Madžarska in Italija na ministrski ravni načelno dogovorili, da bo Madžarska pridobila v upravljanje zemljišče v tržaškem pristanišču. Novoustanovljeno madžarsko javno podjetje Adria Port je tako junija letos podpisalo pogodbo za nakup družbe Teseco, ki je imela v lasti zemljišče nekdanje rafinerije Aquila v Žavljah, ter družbo Seastok, ki ima koncesijo za uporabo 300 metrov obale na tej lokaciji. Območje obsega 32 hektarov, ima železniško povezavo in je zelo blizu avtocestnega priključka. Madžarska namerava na kupljenem zemljišču zgraditi večnamenski logistični terminal, pred tem pa jo čaka strogo nadzorovana sanacija sicer močno degradiranega območja.



S projektom podaljšanja VII. pomola v tržaškem pristanišču, kjer deluje kontejnerski terminal, bi morali pričeti že junija 2019. Po besedah **Fabrizia Zerbinija**, direktorja Trieste Marine Terminal, ki upravlja s tem terminalom, je v koncesijski pogodbi zapisano, da je zadnji rok za pričetek del november 2020. Pridobljena imajo že skoraj vsa dovoljenja, zato naj bi z deli pričeli predvidoma septembra. V podaljšanje pomola za 100 metrov ter nakup kontejnerskih dvigal in druge opreme bodo vložili 188 milijonov evrov. Po zaključenih delih bo obala dolga 870 metrov, ob njo pa bodo lahko privezali dve veliki kontejnerski ladji kapacitete 14.000 TEU.

Ambiciozni načrti tudi južno od nas

TATJANA JAZBEC  LUŠKA UPRAVA REKA

V reškem pristanišču ter na cestnih in železniških povezavah, ki vodijo v njegovo zaledje, je v teku obsežen investicijski cikel.

Na kontejnerskem terminalu Brajdica, ki ga upravlja terminalist Jadranska vrata, bodo pričeli s poglobljanjem morja. S tem bodo vzdolž 428 metrov operativne obale izenačili globino na 14,88 metra, kar jim bo omogočilo privez bistveno večjih ladij. V bližnji prihodnosti nameravajo s poglobljanjem še nadaljevati, in sicer do globine 16,5 metra.

Čez sedem let do 1,6 milijona TEU letno

Za novi kontejnerski terminal, t. i. zagrebško obalo, zgrajen lani, je v zaključni fazi izbor koncesionarja, ki bo poskrbel za gradnjo terminalske infrastrukture in nakup opreme. V igri sta dve ponudbi – kitajska (konzorcij v sestavi Ningbo Zhoushan Port Company, Port Overseas Holding in China Road and Bridge Corporation) ter hrvaško-nizozemska (Enna Logic in APM Terminal). Na Reki si obetajo, da bodo v naslednjih sedmih letih, ko bo imel terminal 680 metrov operativne obale z globino morja 20 metrov, dosegli skupno letno kapaciteto 1,6 milijona TEU.

Pospešene investicije v cestno in železniško ožilje

Vzporedno z naložbami v luške kapacitete Hrvaška pospešeno gradi cestno in železniško infrastrukturo na

območju reškega pristanišča in mesta. Ta bo bistveno izboljšala povezavo s kontejnerskim terminalom na Brajdici, terminalom na Zagrebški obali ter povezavo s terminalom razsutih tovorov v Bakru. Na slednjem urejajo tudi sam terminal, posodablajo drenažni sistem in izvajajo druge okoljske naložbe.

Rekonstrukcija obale v Raši

Omeniti velja tudi pomembno naložbo v pristanišču Raša, kjer je koncesionar Luka Rijeka, d. d. Na terminalu za generalne tovore, kjer v prvi vrsti pretovarjajo les, poteka rekonstrukcija obale v dolžini 164 metrov. Do konca leta, ko naj bi bil projekt zaključen, načrtujejo še gradnjo tirov ter nabavo in montažo dveh obalnih dvigal.



Otvoritev zagrebške obale leta 2019

Test novih tehnologij za večjo varnost

 TINA BIZJAK  DAVID MARJANOVIĆ

Jeseni bomo pod okriljem projekta InfraStress testirali šest inovativnih tehnologij in aplikacij za zagotavljanje fizične ter kibernetске varnosti.

Koprsko pristanišče je za državo strateškega pomena in ima zato status objekta kritične infrastrukture. Pri delovanju smo močno soodvisni od drugih organizacij, prav tako pa v tem poslovnem okolju nastopa še veliko ostalih deležnikov. Luka Koper, poleg Petrola, Instituta za korporativne varnostne študije in Inštituta Jožef Stefan, sodeluje v projektu InfraStress (program Obzorja 2020). Skupaj združujemo znanje za zagotavljanje varnosti občutljivih industrijskih obratov in kritične infrastrukture.

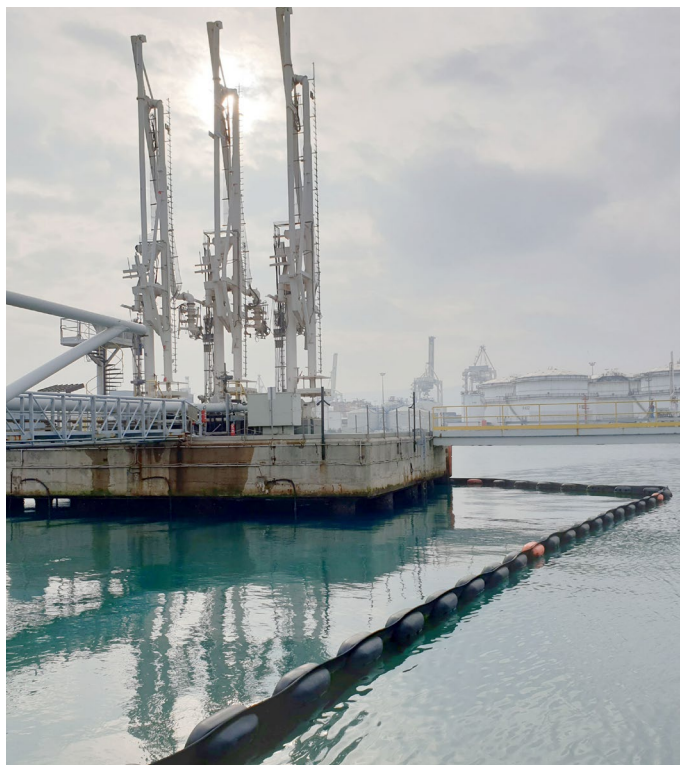
Testirali bomo detekcijo dronov nad pristaniščem, sistem za določanje anomalij iz video-nadzornih posnetkov, sistem opozarjanja ter druge podobne tehnologije.

Šest inovativnih tehnologij in aplikacij

Na območju Luke Koper in Petrola (privez, cevovod in skladišča) bomo jeseni testirali šest inovativnih tehnologij in aplikacij za zagotavljanje fizične ter kibernetске varnosti. Testirali bomo detekcijo dronov nad pristaniščem, sistem za določanje anomalij iz video-nadzornih posnetkov, sistem opozarjanja ter druge podobne tehnologije. Preučili bomo tudi soodvisnosti obeh organizacij in posledične učinke v primeru napada.

Kakršenkoli napad vpliva tudi na širšo skupnost

Rezultati projekta bodo za vse deležnike zelo pomembni, saj je zagotavljanje varnosti življenja ljudi in premoženja osnova za nemoteno izvajanje pristaniške dejavnosti. Kakršenkoli napad na pristanišče ali njegovo okolico bi namreč lahko vplival na delovanje pristanišča, kot tudi na lokalno skupnost, logistično verigo, širše naravno okolje in na državo.



INFRA STRESS

Improving resilience of sensitive industrial plants & infrastructures exposed to cyber-physical threats by means of an open testbed stress-testing system



V interventnem zakonu tudi projekti, vezani na pristanišče

 ROK ŠTEMBERGER

Vlada je konec maja na podlagi interventnega zakona določila seznam pomembnih investicij za zagon gospodarstva po epidemiji COVID-19. Med 187 naložbami, ki so ključne za okrevanje gospodarstva, je tudi 12 projektov v koprskem pristanišču. Predvsem gre za gradnjo novih privezov, poglobljanje plovnih poti, gradnjo skladišč in kaset ter gradnjo zunanega kamionskega terminala. Pomembne investicije je vlada določila predvsem zaradi koordinirane in s tem pospešene obravnave posameznih postopkov, povezanih s temi investicijami.

Predsednik uprave **Dimitrij Zadel** je ob sprejetju dejal: »Seznam naložb, vezanih na koprsko pristanišče, zajema praktično vse naše najpomembnejše načrtovane naložbe. Zato se nadejamo, da bo zakon pospešil projekte, pomembne z vidika konkurenčnosti pristanišča, saj tudi sosednja pristanišča krepijo svoje kapacitete. Pomembno je še, da so na seznam uvrščeni železniški projekti, saj je sodobna, zmogljiva in zanesljiva železniška povezava temelj za nadaljnji razvoj pristanišča.«

Energetsko, okoljsko in stroškovno učinkoviti na kontejnerskem terminalu

 GORAN MATEŠIČ  KRISTJAN STOJAKOVIČ

V Luki Koper smo okoljsko zavedni in si nenehno prizadevamo zmanjševati vplive luke na okolico. V zadnjih letih smo bistveno znižali raven hrupa proti mestu, s premišljenimi rešitvami pa smo znižali še emisije CO₂ in NO_x v okolje ter hkrati tudi strošek obratovanja.

Leta 2014 smo ustanovili projektno skupino, ki je morala preučiti in predlagati optimalno tehnologijo za elektrifikacijo RTG dvigal (*Rubber-Tyred Gantry*) na kontejnerskem terminalu. Za naše pristanišče je bila sprejemljiva tehnologija avtomatskega priklopa (*Automatic Plug-in System*), ki je bila šele v razvoju. Nato smo začeli s postopki za nabavo električnih RTG-jev in izgradnjo elektroenergetske infrastrukture, ki omogoča njihovo napajanje z električno energijo.

Okolju prijazni stroji

Prvih sedem elektrificiranih RTG dvigal je začelo delovati že konec leta 2016, tri leta kasneje pa smo prevzeli še pet eRTG dvigal. Poleg 12 eRTG-jev imamo še 15 klasičnih RTG-jev, ki jih bomo postopoma nadomeščali z električnimi. Na kontejnerskem terminalu sicer obratuje več okolju prijaznih velikih strojev – poleg dvigal eRTG še tri tirna dvigala za pretovor kontejnerjev na vlakih ter devet kontejnerskih obalnih dvigal.

Po letu 2025 le še e-vlačilci

V prihodnje bomo na kontejnerskem terminalu dokončali še obnovo razsvetljave in energetsko sanirali upravno stavbo terminala, ki bo postala skoraj »nič energijska« stavba. Na terminalu bomo zgradili fotovoltaične elektrarne in polnilnice za e-vozila ter

e-terminalske vlačilce. Do leta 2025 bomo izvedli tudi testiranja za optimalno izbiro e-terminalske vlačilcev, ki bodo po letu 2025 postopoma nadomestili klasične.

Lani prihranili 616.000 evrov

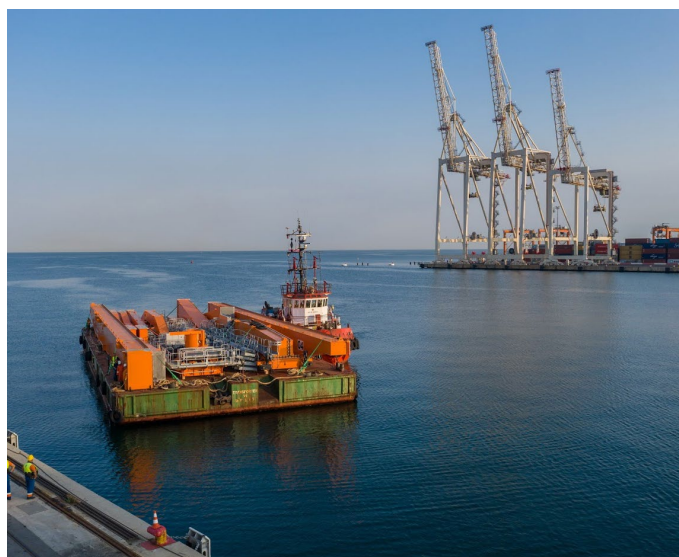
Če bi še naprej uporabljali klasične RTG-je z motorji na notranje izgorevanje, bi v letu 2019 porabili približno 774.830 l goriva več. To pomeni, da smo prihranili približno 616.000 evrov, kar je za skoraj 9 % nižji strošek kot leto poprej.



Na tire prispel še četrti velikan

 TATJANA JAZBEC  KRISTJAN STOJAKOVIČ

29. junija jutraj smo dočakali še zadnje od štirih mostnih RMG dvigal za pretovor kontejnerjev na vagone in z njih. Tri taka dvigala so v funkciji od leta 2017, četrto bo z delom predvidoma pričelo avgusta. Vsa štiri nam je dobavilo finsko podjetje Konecranes. Nova dvigala so okolju prijazna, pogonja jih elektrika, zato so manj hrupna in ne oddajajo direktnih emisij. Jeklena konstrukcija dvigala je z maono prispela iz ladjedelnice Radež na Korčuli, ostala oprema pa s tovarnjaki postopoma prihaja s Poljske, Ukrajine, Nemčije idr. Maono smo privezali na 2. vez, od koder smo dva najtežja dela kar z vlakom po luških železniških tirih odpeljali na kontejnerski terminal, kjer poteka montaža. »Gre za zahteven logistični projekt, zato je bilo usklajevanje med številnimi luškimi enotami in prilagajanje dela ključno,« pravi **Danjel Zobec**, vodja projekta s Področja investicij.



Prada, Gucci, Adidas kupujejo »Made in Slovenija«

V Sloveniji se ponašamo s podjetji, ki so s svojimi izdelki in storitvami edinstvena na svetu. Med njimi je tudi AquafilSLO, ki iz odpadnih surovin izdeluje najlon.

 MATEJA CLARICI  ARHIV AQUAFILSLO, JURE MAKOVEC, ČASNIK FINANCE

Podjetje je del mednarodne Skupine Aquafil, enega vodilnih svetovnih izdelovalcev najlona, ki je zadnje čase pomemben akter na področju trajnostnega razvoja in krožnega gospodarstva.

Iz odpadnih materialov surovina za najlonska vlakna

Nekaterim je slovensko podjetje znano pod ustanovnim imenom Julon. Po osamosvojitvi Slovenije leta 1995 je prešlo v večinsko last italijanske družbe Aquafil in se pod novim lastnikom posodobilo, razširilo proizvodnjo in prodrlo na tuje trge. Leta 2011 so vzpostavili sistem regeneracije ECONYL®, edinstven industrijski sistem na svetu, v katerem iz odsluženih ribiških mrež, preprog ter industrijskih odpadkov, ki vsebujejo najlon 6, v posebnem postopku regeneracije ponovno pridobijo surovino za najlonska vlakna ECONYL®. »Vlakna ECONYL® v celoti pridobimo iz odpadnih materialov in jih lahko nešteto krat ponovno pridobimo, ne da bi pri tem izgubila kakovost,« pojasnjuje **Denis Jahić**, direktor in član uprave AquafilSLO.



Odrabljene ribiške mreže v skladišča AquafilSLO pridejo preko kopske luke.

Zgovorne zgodbe odpadnih ribiških mrež

Od kod pa prihajajo ribiške mreže? Vsako leto zberejo več tisoč ton odsluženih mrež, ki prihajajo od vsepo vsod; od Južne Amerike do Evrope in Pakistana. Zanimivo je, da v ribiških mrežah lahko vidimo ekonomsko stanje države, iz katere odslužene mreže pridejo. Tiste iz ekonomsko bolj revnih držav so zakrpane na vse možne načine, saj ribiči nimajo denarja za nove. »Mreže in druge surovine iz Evrope k nam prihajajo po kopnem, iz drugih delov sveta pa predvsem v kontejnerjih preko Luke Koper. Luka Koper pa je tudi naša prva izbira za kontejnerski izvoz končnih izdelkov v ZDA in Azijo,« dodaja Jahić.

Trajnostne tekstilne talne obloge

Aquafilove izdelke – navitke vlaken – uporabljajo predvsem v industriji tekstilnih talnih oblog, za talne obloge v hotelih, pisarnah, letališčih in avtomobilih ter v modni industriji (modna in športna oblačila, kopalke, nogavice ...). Med njihovimi kupci so svetovno znane blagovne znamke oblačil Prada, Gucci, Adidas, Speedo oz. tiste, ki sledijo vrednotam trajnostnega razvoja in zavedanju, da je prihodnost v zmanjševanju vplivov na okolje in ponovni uporabi materialov.

V AquafilSLO industrijsko paro pošiljajo v vodno mesto Atlantis, kjer z njo ogrevajo bazene in prostore. Tako prihranijo 2.000 ton emisij CO₂.

AquafilSLO zaposluje približno 900 ljudi na štirih lokacijah: v Ljubljani, Senožečah, Ajdovščini in na Teharjah. Skupina Aquafil je poleg Slovenije in Italije prisotna še v ZDA, Veliki Britaniji, na Hrvaškem, Kitajskem in Tajskem. V 16 tovarnah ima več kot 2.900 zaposlenih.

Po podatkih okoljevarstvene organizacije Greenpeace so ribiške mreže in ostala ribiška oprema eden največjih onesnaževalcev oceanov in morij. Vsako leto v morju ostane več kot 640 tisoč ton ribiške opreme za komercialni ribolov. Čeprav ribiška oprema predstavlja 10 % celotnega onesnaženja oceanov s plastiko, mreže v vodi tvorijo velike gmote, ki ogrožajo morsko življenje. Okoli 300 želv je lani poginilo ob obali na jugu Mehike, ko so se zapletle v ribiške mreže, ogrožene pa so tudi druge živali, morske ptice, ribe in kiti.



Z leve: **Denis Jahić**, direktor in član uprave AquafilSLO, **Svetlana Knežević**, vodja razvoja, in **Damijan Marolt**, direktor Ecoynla sredi navitij najlonskih niti.

Pločevinke, avti, ladje in še marsikaj

 MATEJA CLARICI  MATEJA DOMINKO

Aluminij je danes najbolj razširjena in vsestransko uporabna barvna kovina, čeprav smo ga v primerjavi z železom in bakrom začeli uporabljati bistveno kasneje. V Luki Koper ga pretovarjamo od leta 2009.

Folija, v katero je zavita naša najljubša čokolada, pločevinka, iz katere pijemo osvežilno pijačo, naš avto, okna našega doma in folija, ki jo uporabljamo za npr. zavijanje živil ali prekrivanje posod, so le nekateri primeri vsakodnevne uporabe aluminija.

Aluminij uporabljajo v transportu (v avtomobilski, letalski in železniški industriji, ladjedelništvu), gradbeništvu (gradbene konstrukcije, okna, vrata, kritine), v elektroindustriji, embalaži (pločevinke, aluminijaste folije) in strojništvu (strojgradnja, orodja). Je »borzna« kovina, ceno določajo na Londonski borzi kovin (*London Metal Exchange*), ki je glavna svetovna borza za barvne kovine.

Aluminij v naše pristanišče iz Mozambika

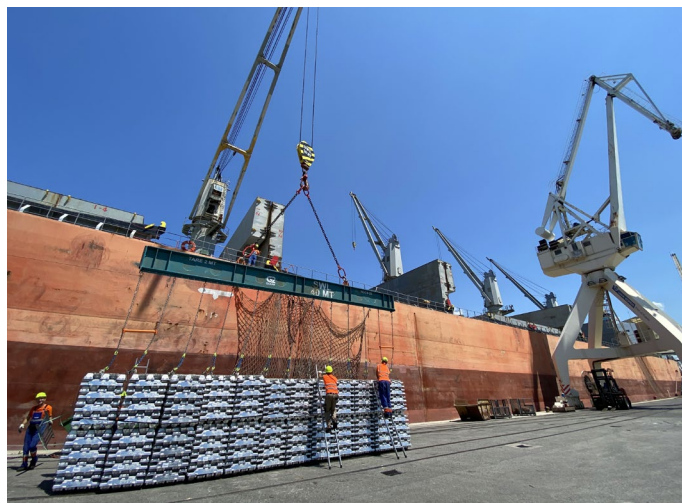
V Luki Koper aluminij v obliki ingotov pretovarjamo od leta 2009, za ta tovor skrbi podjetje PGS Koper. Kovina k nam prihaja iz Mozambika in je namenjena v tovarne širom Evrope, kamor jo večinoma odpeljejo s tovornjaki. Lani smo pretovorili skoraj 35.000 ton ingotov, v prvih šestih mesecih letošnjega leta pa 21.000 ton.

Ingoti k nam vsaka dva meseca

Ladje prihajajo enkrat na dva meseca. Konec junija smo privezali **V Petrel** (na fotografiji), ki je v Koper pripeljala skoraj 5.000 ton ingotov. Ladje za prevoz ingotov so opremljene z dvigali, na katera pripnejo posebna prijemala – distančnike. Ti omogočajo premik 24 vezov

ali »superpackov« z eno potezo oz. manovro, kot ji pravimo v luškem žargonu. Za pretovor skrbijo izurjeni sodelavci s terminala Generalnih tovorov.

Lani smo pretovorili skoraj 35.000 ton ingotov aluminija, v prvih šestih mesecih letos pa 21.000 ton.



Od surovega materiala do izdelka – pot vodi preko luke

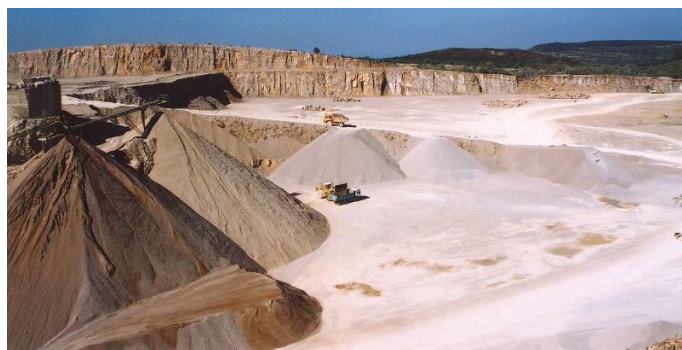
Najpomembnejša ruda za pridobivanje aluminija je boksit. Iz boksitove rude ne pridobivamo neposredno aluminija, ampak je treba iz njega najprej izločiti glinico (aluminijev oksid), šele nato pa s pomočjo termične elektrolize pridobimo primarni aluminij. Zanimivo je, da v Luki Koper pretovarjamo vse tri: boksit, glinico in aluminij. Zelo verjetno je, da se te surovine kasneje spet vrnejo k nam v obliki končnih izdelkov in od nas ponovno potujejo v svet. Krog je sklenjen.

2. tir: z zelenim scenarijem 40 milijonov evrov prihranka

 TATJANA JAZBEC  SALONIT ANHOVO

Pri gradnji predorov na trasi drugega tira bodo izkopali okrog 4 milijone m³ naravnega apnenca, fliša in ostalega mešanega materiala. Po prvotnem scenariju so nameravali fliš, ki ga ne bodo potrebovali za nadaljnjo gradnjo, odlagati na opuščenem laporokopu Šalara, na ankaranski Bonifiki, deponiji Bekovec ter ga voziti v Anhovo na predelavo. Ker pa že obremenjena železniška infrastruktura ne bi zmogla še prevozov za potrebe gradnje 2. tira in bi morebitna preusmeritev na ceste povzročila prevelike obremenitve okolja, je investitor prvotni scenarij ponovno preučil. Apnenec bodo že na gradbišču porabili za vgradnjo v betone in nasipe. Preostali apnenec bodo v kamnolomu Črnotiče (na fotografiji) predelali v material za ponovno uporabo, v beton in

tampone, fliš pa za sanacijo tega kamnoloma. Da je ta scenarij okolju bolj prijazen, so pritrdili tudi na okoljskem ministrstvu, družba 2TDK pa bo s tem prihranila 40 milijonov evrov.



Civilna zaščita Luke Koper: za nami je 67 intenzivnih dni

Civilna zaščita (CZ) Luke Koper formalno obstaja že več kot 40 let in njeni člani se redno usposablajo za delo. A struktura je bila do letos postavljena bolj kot ne »na papirju«, saj do zdaj še ni bila aktivirana. Kako sta to preizkušnjo v času epidemije doživela poveljnik CZ Luke Koper Goran Kocjančič in njegov namestnik Boris Marzi v nadaljevanju.

  MATEJA DOMINKO

Zakaj ima Luka Koper svojo enoto Civilne zaščite?

Boris: Luka Koper je ena od 13 podjetij v Sloveniji, ki imajo zaradi posebnega pomena za državo in glede na vrsto dela lasten pogon Civilne zaščite. Organizirani smo v štab in tri operativne enote: enota bolničarjev, enota za tehnično reševanje in enota za RKB (radiološko, kemijsko in biološko) zaščito. Skupaj nas je 30.

Kako lahko nekdo postane član CZ?

Boris: Nove člane povabim v ekipo glede na kompetence, znanja in njihovo delo, saj pokrivamo celotno pristanišče. Naši člani so tudi kolegi iz INPA, ki pokrivajo morski del. Delo v CZ je prostovoljno, vsak član ima poleg dela v CZ tudi svoje delovne obveznosti v okviru podjetja. Člane redno urimo, enkrat letno pa pripravimo tudi praktično preverjanje znanja in veščin.

Kaj je največja prednost, da CZ enega podjetja sestavljajo njegovi zaposleni?

Boris: Hitrost odziva, ljudje dobro poznajo tehnološke postopke, tovor in lokacije. Pomembne so tudi izkušnje, kot jih imajo npr. naši gasilci, varnostniki, centralno skladišče ...

Kaj je bilo najtežje v tej prvi akciji CZ?

Boris: Prvi dan je bil najbolj zahteven, ker smo morali narediti fazni načrt dela, sestaviti ekipe, najti prostor in nabaviti potrebno opremo.

Goran: Informacij od zunaj je bilo nešteto, ves čas so se spreminjale, celo večkrat na dan. Težava je bila tudi v navodilih, maske da ali ne, razkužila ni bilo dovolj, ves čas smo bili izpostavljeni različnim skupinam ljudi – od šoferjev s celega sveta, do sodelavcev iz različnih okolij, strank ... A nismo paničarili, trudili smo se biti suvereni in pozitivno naravnani. Bili smo dobri, celo odlični.

Kdo in kako lahko aktivira oz. razpusti luško CZ?

Boris: CZ aktivira poveljstvo CZ Republike Slovenije (CZ RS) na podlagi ali zakonodaje, ko se aktivira državni načrt, ali pa po sklepu ustanovitelja – torej uprave. Tokrat je vpoklic prišel s strani CZ RS.

Goran: Ko je bila situacija dovolj pod kontrolo in naše delo v tistem trenutku ni bilo več potrebno, smo po 67 dneh aktivnosti CZ Luke Koper razpustili, člani pa so se vrnili na svoja običajna delovna mesta.

Kako so sodelavci sprejeli delo luške CZ?

Goran: Marsikdo je naše operativce CZ obravnaval, kot



Poveljnik CZ LKP Goran Kocjančič (desno) in njegov namestnik Boris Marzi.

da so kužni, nujno zlo, delo je bilo psihično zelo naporno. Večina je naše ekipe vseeno z veseljem sprejela.

Boris: Res smo naleteli na različne odzive: od pohval in bodrenja, kar smo vsi skupaj najbolj potrebovali, do nekonstruktivnih očitkov.

Smo pripravljeni, če se situacija ponovi?

Boris, Goran: Veliko lažje nam bo kot prvič. Zdaj imamo opremo, prostore in predvsem veliko novega znanja in izkušenj. Poskrbeli bomo, da bodo vsi vodje obveščeni o delu članov v CZ. Če bi jih družba v okviru CZ ponovno aktivirala, pri tem ne sme biti težav.

Ljudje smo različni in ni vsak za take preizkuse, si pa zaslužijo spoštovanje vsi tisti, ki so.

Kakšne lastnosti mora imeti oseba za delo v CZ Luke Koper?

Goran: Oseba se mora čutiti sposobno in suvereno, da se spusti v to delo, saj jo lahko sicer tesnoba ohromi in na koncu zbolijo zaradi tega psihičnega momenta.

Boris: Upravi bi predlagal, da uredi aktivno delo v CZ Luke Koper kot kriterij za višjo stopnjo napredovanja zaposlenega, ki s tem izkazuje tudi visoko mero pripadnosti družbi. Zaradi narave dela in možnosti okužbe smo zelo težko dobili ljudi za delo. Ljudje smo različni in ni vsak za take preizkuse, si pa zaslužijo spoštovanje vsi tisti, ki so. Na koncu smo vsi samo ljudje.

2.500 slovenskih vojakov uspešno končalo vajo

  MATEJA DOMINKO

Ena od večjih vaj Slovenske vojske, ki je zajela kar 2.500 vojakinj in vojakov, je bila 58-dnevna vaja Preskok 20. Del se je odvijal tudi na slovenskem morju in vključeval trening veščin, pomembnih za varnost plovbe ladij, naše pristanišče in širše lokalno območje.

V okviru združene vaje sil Slovenske vojske med 15. in 19. junijem so naši »sosedje«, 430. mornariški divizion SV, izvedli mornariško vajo v slovenskih državnih vodah. V pogojih pandemije so preverjali operativnost in pripravljenost delovanja enote pri odzivanju na sodobne grožnje.

Urjenje poveljnikov in ekip

Cilj vaje mornariške enote je bilo urjenje poveljnikov ladij v načrtovanju in delu v pomorskih operacijah prestrežanja ter urjenje ekip za delo z eksplozivnimi napravami na kopnem in morju. Njihove konkretne naloge so bile: podvodni pregled dostopnih morskih poti do pristanišča Koper, varovanje in pregled podvodnega dela pristanišča, po potrebi protiminska zaščita pristanišča in plovnih poti ter izvedba preiskave priobalnega območja ter varstvo pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi na kopnem.

Predstavitev vaje

Dan pred svečanim zaključkom vaje je izurjena ekipa mornariškega divizona predstavila pomen in vsebino vaje ter prikazala tudi praktično delo varnostnega proženja eksploziva in deminiranja morskih min. Na

dogodku se je slovenskim vojakinjam in vojakom za prizadevno delo, požrtvovalnost in skrb za varnost plovbe zahvalil predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.



Cilj vaje mornariške enote je bilo urjenje poveljnikov ladij v načrtovanju in delu v pomorskih operacijah prestrežanja ter urjenje ekip za delo z eksplozivnimi napravami na kopnem in morju.

K nam pluje novo dvigalo

 MATEJA DOMINKO  ARHIV LUKE KOPER

Obala Evropskega energetskega terminala je junija 2017 ostala brez enega od obalnih dvigal za pretovor premoga in železove rude. Tramontana je potrgala vrvi in ladjo zanesla v dvigalo, ki se je zrušilo. Rane se celijo počasi, a zanesljivo: sanacija obale in odstranitev porušenega dvigala je bila končana v slabega pol leta.

Za večjo varnost privezov ladij na večnamenskem terminalu smo že poskrbeli z izgradnjo novega RO-RO priveza, kmalu pa k nam pride tudi novo 930 ton težko dvigalo. Izdelali so ga v Rainbow Heavy Machineries na Kitajskem in ga 19. junija naložili na heavy-lift ladjo **Happy Sky**, ki pluje proti Kopru. Srečno pot do doma ...



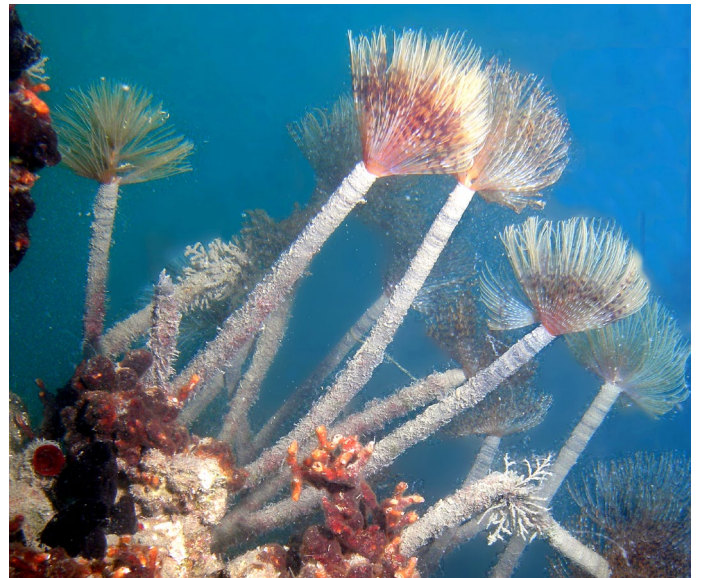
Bogat podvodni svet luškega morja

Dejavnosti Luke Koper so tesno povezane z morjem, zato je dobro, da ga poznamo v vseh pogledih. Lani smo Morski biološki postaji Nacionalnega inštituta za biologijo naročili temeljito študijo stanja morske raznovrstnosti v luškem akvatoriju. Kaj smo izvedeli?

 MATEJA CLARICI  BORIS ŠULIGOJ, TIHOMIR MAKOVEC, JAKA IVANČIČ



drugih okolij. Nekateri so dovolj trpežni, da zdržijo pot iz oddaljenih pristanišč do nas. Takih živih bitij so v luškem akvatoriju našli 18.



S študijo smo želeli predstaviti in popisati stanje živalskih in rastlinskih vrst, kar je ključnega pomena za ugotavljanje njihovega ohranitvenega stanja v tem okolju in je hkrati pokazatelj sprememb v slovenskem delu jadranskega morja in Jadrana nasploh.

Skrb za okolje je ena naših temeljnih nalog, zato se bomo še naprej trudili ostati prijazen dom številnim živalim in rastlinam v našem morju.

190 rastlinskih in 350 živalskih vrst

Raziskava je pokazala veliko morsko raznovrstnost živalskih in rastlinskih vrst, slednjih je približno 190 (predvsem alg). »Živalskih vrst smo našli kar 350 različnih, od tega 27 različnih vrst rib in 325 nevretenčarjev, kar je presenetljivo. Če upoštevamo, da je bilo doslej v slovenskem morju evidentiranih okoli 2.250 različnih vrst, je ta delež okoli 15 %,« je rezultate komentiral **Lovrenc Lipej** z Nacionalnega inštituta za biologijo. Skupno število organizmov v akvatoriju je torej 543.

18 priseljencev pod morjem

Posebno poglavje študije je namenjeno tujerodnim vrstam, saj je pomorski promet eden glavnih virov razširjanja tujerodnih organizmov po svetu. V balastnih vodah in sedimentih se pojavljajo razni organizmi iz

Med potniki največ morskih konjičkov

Svoj dom so v »luškem morju« našle tudi nekatere ogrožene vrste. Med njimi je sredozemska kamena koral, našli pa so tudi primerke velikega leščurja. Slednjih je v zadnjih letih v Sredozemlju vse manj zaradi zajedavca, ki je zdesetkal populacije. »Zanimivo je, da smo predvsem na potniškem terminalu popisali veliko morskih konjičkov. Med redkimi vrstami je zanimiva najdba polža zaškrgarja, ki so ga opisali šele leta 1965 v Neaplju. Od takrat do danes so to vrsto, poleg v Luki Koper, našli le še na petih najdiščih na svetu,« je povedal Lipej.



NOVO
v ponudbi
našega
avtoservisa

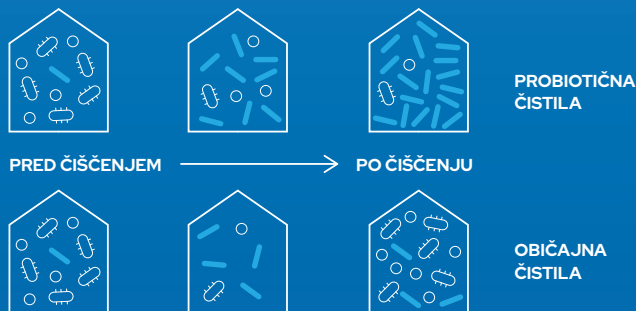
Čiščenje avto klime s probiotiki



Nova storitev Autoservisa Koper,
ki se nahaja v koprskem pristanišču.

➤ Aktivni probiotiki nad umazanijo in neprijetne vonjave

Gre za izredno učinkovito **čiščenje celotne klimatske naprave in prezračevalnega sistema**. S probiotičnim čistilom z visoko vsebnostjo aktivnih probiotikov v vozilih zagotovimo čist in svež zrak, odpravimo pa tudi neprijetne vonjave ter **zmanjšujemo tveganje za alergene**.



➤ Očisti vse cevovode, ne samo filter

Čiščenje opravljamo na klimatskih napravah **v vseh vozilih**, saj z aktivnimi probiotiki očistimo vse cevovode za dovod zraka, ne samo filter.

➤ Potrjena varnost

Vsi probiotiki, ki jih uporabljamo za čiščenje, spadajo v najvišji varnostni razred A TCC 1. Pro/prebiotiki so **100-% naravni in niso gensko spremenjeni**. Navedeni so na seznamu varnih sestavin Evropske agencije za varnost hrane, čistila pa izpolnjujejo merila za podeljevanje znaka EU za okolje kot tudi za uporabo v kozmetiki. Izdelki, ki jih uporabljamo za čiščenje, vsebujejo absolutno najmanj 50 milijonov probiotikov na ml.

3 glavne prednosti postopka:

- Učinkovit in dolgotrajen učinek – eno razpršilo na 6 mesecev.
- Zagotovljena odsotnost alergenov, bakterij in plesni.
- Priporočljivo za čist in zdrav zrak tudi v novih vozilih.

Avtoservis Koper

Storitev: čiščenje klime s probiotiki

Cena: 19,90 €

Naročanje: 05 6116-761, 05 6116-764

Kdo se lahko naroči na storitev?

Vsi, ki imate za vozilo luško dovolilnico za vstop v pristanišče ali drugačno možnost vstopa v pristanišče.

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.

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

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

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

Foto naslovnica: Mateja Dominko
Foto 2. stran: Mateja Clarici
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 2.200 izvodov
ISSN 2350-3904

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

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

»Moder je tisti, ki se zna v pravem trenutku ustaviti.«
Viktor Hugo