

Truški

G L A S N I K

032020

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



V središču:
**Bitko EU pristanišč
bijemo na železniških tirih**

- 4 **Bitko EU pristanišč bijemo na železniških tirih**
Koprsko pristanišče je v evropskem merilu eno najbolj odvisnih od železnice, zato je nujna modernizacija železniškega omrežja.
- 6 **Več prihodkov kljub ohlajanju gospodarstva**
Poslovno leto smo v Skupini Luka Koper zaključili z 229 milijoni evrov prihodkov.
- 8 **Pomorska pilotaža v rokah države**
Za pilotiranje ladij, izobraževanje in druge dejavnosti bo od 11. maja dalje skrbela družba KOPP, ki jo je ustanovil Slovenski državni holding.
- 10 **Nepovratna sredstva za zmanjšanje pristaniških vplivov**
Mestna občina Koper je v proračunu zagotovila 400.000 evrov nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov, s katerimi zmanjšujemo vpliv emisij iz pristaniške dejavnosti.
- 12 **Terminal za projektne tovore: od vetrnic do 'zvonov'**
Med mlajšimi, a zato nič manj ambicioznimi in dragocenimi terminali v Luki Koper je Terminal projektni tovari, kjer pretovarjamo nestandardne tovore, izjemne po teži ali dimenzijah.
- 14 **1,4 milijona evrov za športnike in številne druge**
Luka Koper je sponzorstvom in donacijam lani namenila 1,4 milijona evrov.



Čestitamo Slovenija, pomorska država!

 MATEJA DOMINKO

V spomin na sprejem resolucije o pomorski usmeritvi Slovenije, sprejeti leta 1991, 7. marca obeležujemo dan pomorstva. Zato je bila 6. marca pred novo zgradbo Uprave RS za pomorstvo (URSP) krajša slovesnost, ki so se je udeležili predstavniki vseh institucij, povezanih s slovenskim pomorstvom.

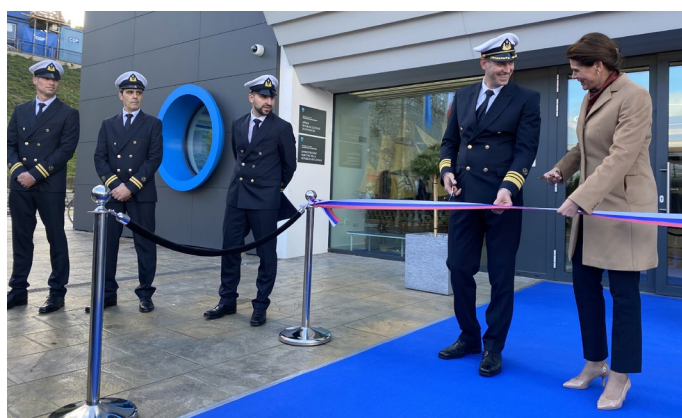
Slavnostna govornica, infrastrukturna ministrica, ki opravlja tekoče posle, **Alenka Bratušek** je z direktorjem URSP **Jadranom Klincem** tudi otvorila nove prostore URSP.

Nov 'dom' kolegov, ki se razprostira na 1.000 m² in gleda na koprsko luko, bo nove uporabnike sprejel že v kratkem. Glavni del stavbe, nadzorni center, pa bo opremljen do konca leta, ko bo stavba v polnem poslanstvu tudi zaživela.

V prostorih so zbrana umetniška dela in drugi s pomorstvom povezani predmeti, ki so jih posodili Pomorski muzej, Splošna plovba, posamezniki in tudi Luka Koper. Stene pisarn bodo krasile tudi naše fotografije avtorice **Nataše Segulin**, ki so del serije V pristanu.

URSP in pristanišče sta neločljivo povezana; s kolegi zgledno sodelujemo. URSP je eden najpomembnejših akterjev slovenskega pomorstva, saj nadzoruje plovbo ladij in na podlagi svojih pristojnosti lahko edini v zvezi z njimi tudi

ukrepa. Novim-starim sosedom želimo uspešno delo za še večjo varnost ladijskega prometa.



Pomorstvo v prestolnici

Simbol naše pomorske identitete je tudi sidro na ljubljanskem Kongresnem trgu, ki na pobudo **Borisa Šnuderla**, prvega direktorja Splošne plovbe, tam stoji od 1. maja 1955. Prvotni načrt naj bi bil, da bo tam stalo sidro z znamenite avstro-ogrske bojne ladje Viribus Unitis, a je šlo med prevozom iz Pulja nekaj narobe, zato so ga nadomestili s sidrom italijanske trgovske ladje. Sidro že 65 let opozarja, da je Slovenija pomorska država. Ko bi ga le videli in razumeli vsi tako.

Čas, da si vzameš čas



Velikokrat tarnamo, kako hitro beži čas. Kako nam zmanjkuje časa. Kako je mesec prehitro mimo.

Že res, da ima februar manj dni – čeprav je bil letošnji prestopni – pa vendar se je zgodilo toliko dogodkov, da je težko vse vključiti v uvodnik, začnši z najbolj aktualno krizo v tem trenutku, širjenjem koronavirusa.

Kot strokovnjaka za komunikacijo me vedno fascinira, kako se odzvati v takih primerih kriznega komuniciranja. V letih izkušenj sem se naučil, da razum običajno odpove, ko se pri ljudeh sproži samoohranitveni nagon. Dokler ni virus izbruhnil v sosednji Italiji – do predzadnjega vikenda v februarju, ko so izolirali nekatera mesta – se v Sloveniji nismo pretirano ukvarjali s to problematiko. Po tem pa je bilo čutiti pri ljudeh rahlo nestrpnost, da morda preventivni ukrepi, ki so jih svetovali strokovnjaki, niso dovolj. Naenkrat bi vsi nosili rokavice in maske, ki jih je v lekarnah mimogrede zmanjkalo.

Naslednji stadij je nastopil po odkritem prvem primeru v Sloveniji. Spet obrambni mehanizem, zakaj ne zapremo mej, zakaj ne testiramo vseh in podobno. Priznam, tudi sam nisem imun pred to kolektivno zavestjo. A kakorkoli obračamo, gre za navadno virozo, ki jo velika večina preboli lažje kot sezonsko gripo. Bolj kot zdravstveni je ta virus gospodarski problem, saj se okužba hitro širi in si ne moremo privoščiti, da bi pol države zaradi tega obstalo.

Zato se popolnoma strinjam z vsemi ukrepi omejevanja osebnih stikov, ki jih priporočajo strokovnjaki. Odgovorno ravnanje vsakega posameznika je edini izhod iz tega stanja. V vsakem slabem pa je tudi nekaj dobrega: namesto na javnih prireditvah in v nakupovalnih centrih lahko zdaj več časa preživimo s svojimi najdražjimi.

In da ne bomo zaključili uvoda z virusom, mi dovolite, da najprej čestitam ob dnevu pomorstva, takoj za tem pa še ob dnevu žena. Pa na mučenike tudi ne smemo pozabiti, saj smo v Luki v večini.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Luka Koper – branik pomorske usmerjenosti države



Pred dnevi je Slovenija praznovala Dan pomorstva – edini praznik, ki slavi in opominja na pomorsko usmerjenost naše države in hkrati poudarja tudi sredozemsko identiteto Slovenije. Koprsko pristanišče je ostalo še najbolj vitalen del te usmerjenosti, zato mu moramo kot vlada in država pomagati pri razvoju. Pristaniška dejavnost je namreč, skupaj z geostrateško pozicijo Slovenije, eden od glavnih generatorjev razvoja logistike. Logistika in transport pa ustvarita okoli 8 % bruto domačega proizvoda v evropskih državah. Vpliv te dejavnosti na gospodarsko rast države zato ni zanemarljiv, še posebej če upoštevamo ostale dopolnilne in dodatne dejavnosti, ki se razvijajo ob prometnih koridorjih.

Čeprav je trenutna vlada na izhodnih vratih, sem kot ministrica za infrastrukturo v svojem mandatu najbolj ponosna na to, da smo po več kot desetih letih končno premaknili z mrtve točke projekt izgradnje dodatnega tira med Koprom in Divačo, ki je ključen, da ne rečem življenjski projekt za obstoj in razvoj našega edinega morskega tovarnega pristanišča in dobršnega dela slovenske logistike. Svojim naslednikom, ministrom, polagam na srce, naj ne izpustijo iz rok te zgodovinske priložnosti, saj dobesedno lovimo še zadnji vlak, da nas v razvoju ne prehitijo sosednje države.

Kot narod smo lahko ponosni, da smo pred več kot 60 leti iz nič ustvarili eno najbolj uspešnih, konkurenčnih in učinkovitih pristanišč v regiji, ki je hkrati lahko tudi vzor vsem ostalim na področju trajnostnega razvoja.

Ob Dnevu pomorstva želim vsem pristaniškim delavcem, celotni pristaniški skupnosti, vsem pomorcem in tistim, ki živite z morjem, da ostanete branik pomorske usmerjenosti države ter vez med morjem in kopnim, ki bo z boljšimi prometnimi povezavami postala še bolj trdna.

Mag. Alenka Bratušek,
ministrica za infrastrukturo, ki opravlja tekoče posle

Bitko EU pristanišč bijemo na železniških tirih

 ROK ŠTEMBERGER

Koprsko pristanišče je v evropskem merilu eno najbolj odvisnih od železnice, zato je nujna modernizacija železniškega omrežja, če želimo ohraniti in izboljšati njegovo konkurenčnost.

Kot smo na straneh Luškega glasnika že večkrat ugotavljali, so za delovanje pristanišča izjemno pomembne železniške zaledne povezave. Koprsko pristanišče je v evropskem merilu eno najbolj odvisnih od železnice, saj se kar 60 % blaga naloži na vagone oz. razloži z njih. Od železniških povezav je še posebej odvisen pretovor kontejnerjev, predvsem v primeru Kopra, od koder se oskrbujejo številne zaledne države. Na tem področju je razvoj intermodalnosti v Kopru ključen za nadaljnjo rast kontejnerskega prometa, ki je danes v 52 % odvisen od prevoza po železnici. Za primerjavo, pristanišča, ki sledijo koprskemu, so Bremen, Göteborg in Gdansk – ta po železnici pretovorijo okrog 40 % kontejnerskega prometa, medtem ko je ta delež v ostalih evropskih pristaniščih bistveno nižji. Preverili smo, kateri so trenutno najpomembnejši projekti na slovenskem železniškem omrežju in kaj načrtujejo sosednje države.

EU podpira umik tovora s cest

Leta 2011 je Evropska komisija prejela belo knjigo, ki opredeljuje strateške usmeritve za dolgoročno doseganje ciljev z vidika transportne politike. Zastavila si je 10 ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem z večjo uporabo energetske učinkovitejših načinov prevoza. Glavni cilj je, da bi do leta 2030 morali 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preusmeriti na druge vrste prevoza, kot sta železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa več kot 50 % cestnega tovornega prevoza.

Brez modernizacije Slovenija izpade iz transportnih koridorjev

Javna železniška infrastruktura je v lasti Republike Slovenije. Za gradnjo, nadgradnjo, obnovo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture 1.207 kilometrov železniških prog je pristojna Direkcija za infrastrukturo. Upravljalavec javne železniške infrastrukture je podjetje Slovenske železnice – Infrastruktura, d. o. o.

Osnovni pogoj, da bo Slovenija tudi v prihodnje ohranila vključenost v mednarodne koridorje, je modernizacija glavnih prog, tako da bodo izpolnjevale zahtevane evropske standarde glede nosilnosti, potovalnih hitrosti in komunikacijskih sistemov.

6 projektov modernizacije prog

Trenutno je na slovenskem železniškem omrežju v teku 6 večjih projektov modernizacije obstoječih prog in gradnja nove proge Koper–Divača. Modernizacija vključuje predvsem povečanje dovoljene osne obremenitve tirov na 22,5 ton, varnostno-tehnične nadgradnje in nasploh obnove prog ter postaj v skladu z evropskimi standardi. Tu ima pomembno vlogo uvedba sistema ETCS (European Train Control System), ki bo omogočil čezmejni železniški promet brez ustavljanja vlakov na meji. To bo pomenilo dodatno konkurenčno prednost tako v tovornem kot tudi potniškem prometu, saj se bo zaradi neprekinjenega čezmejnega prometnega toka skrajšal potovalni čas. Projekte financiramo iz EU sredstev (CEF, kohezijski sklad, evropski sklad za regionalni razvoj) in iz državnega proračuna, medtem ko ima gradnja drugega tira nekoliko drugačne finančne temelje.

Razvoj intermodalnosti v Kopru je ključen za nadaljnjo rast kontejnerskega prometa.

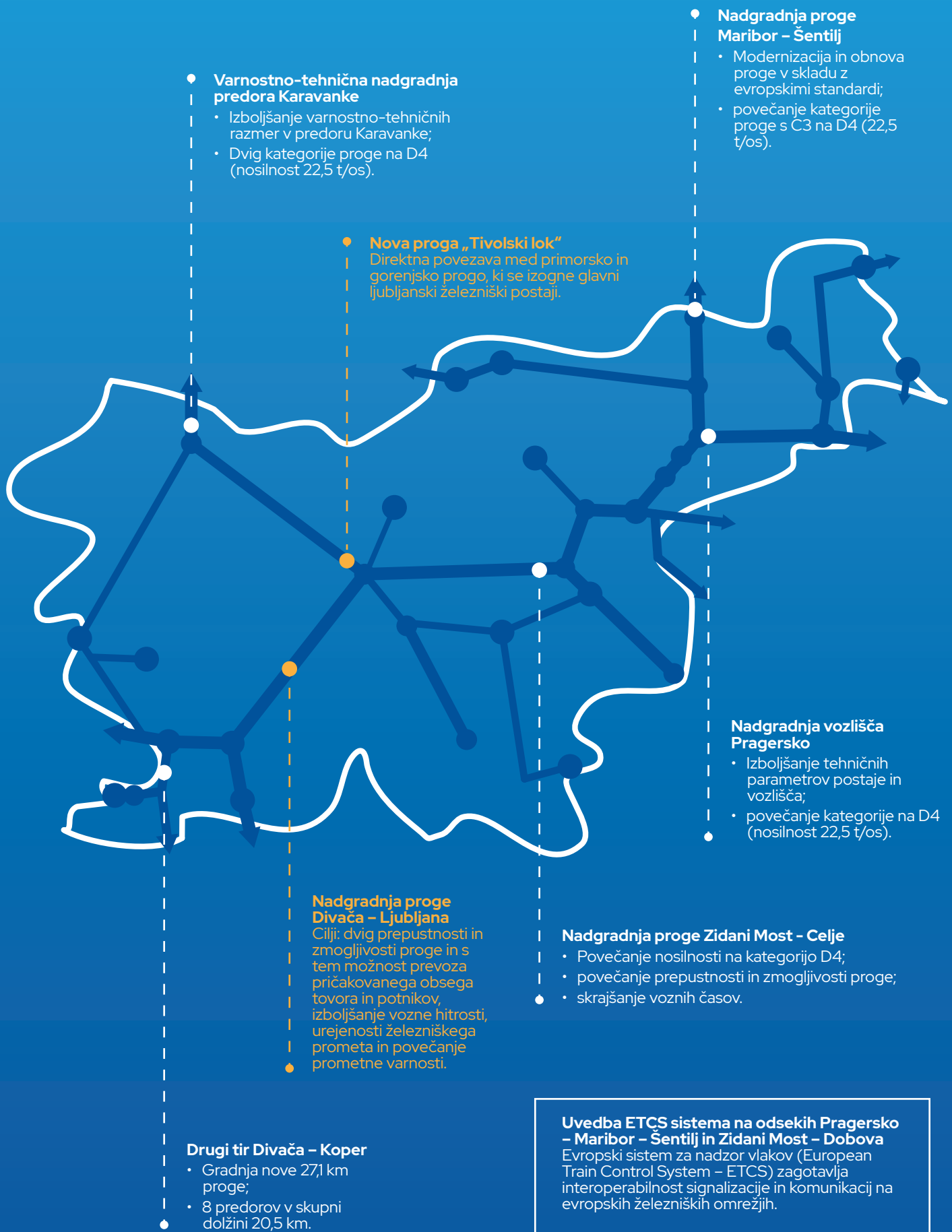
Kaj gradijo sosednje države?

Daleč največ sredstev v železniško omrežja vlaga Avstrija, ki naj bi leta 2026 zaključila tri velike projekte: 5,4 milijarde evrov vredno progo Gradec–Celovec, 3,3 milijarde evrov težko investicijo v predor Semmering in 8,6 milijarde evrov vreden predor Brenner na meji z Italijo.

Hrvaška namerava do leta 2030 v prenovi svojih železnic vložiti več kot 3,5 milijarde evrov, do danes je že vložila 1,2 milijarde evrov. Najpomembnejši projekt bo izgradnja oz. obnova 280 kilometrov nižinske proge med Reko in Botovim na madžarski meji, obnova pa bo okrepila konkurenčnost največjega hrvaškega pristanišča.

Tržaško pristanišče načrtuje velikopotezno posodobitev železniške infrastrukture, ki naj bi do leta 2023 omogočala promet 25.000 vlakov/letno (v lanskem letu so jih zabeležili nekaj več kot 10.000). Celoten projekt, imenovan Trihub, ki ga sofinancira tudi Evropska investicijska banka, je vreden 200 milijonov evrov in vključuje posodobitev železniške infrastrukture v pristanišču in okolici. Med pomembnejšimi pridobitvami bo možnost sestavljanja daljših vlakovnih kompozicij, dolgih do 750 metrov.

Večji projekti na slovenskem železniškem omrežju



Več prihodkov kljub ohlajanju gospodarstva

 ROK ŠTEMBERGER

Kljub ohlajanju gospodarstva v drugi polovici leta 2019 je Skupina Luka Koper lani povečala čiste prihodke. Poslovno leto smo tako zaključili z 229 milijoni evrov prihodkov.

Konec februarja smo objavili prvo informacijo o poslovanju družbe v letu 2019. Skupina Luka Koper je lani povečala čiste prihodke od prodaje za 2,4 milijona evrov oz. za odstotek, in sicer na 229 milijonov evrov, kljub temu da je drugo polovico leta 2019 zaznamovalo ohlajanje svetovnega gospodarstva, kar je razvidno iz skupnega pretovora, ki je bil za pet odstotkov nižji kot leto prej.

Na rezultate vplival izredni dogodek

Na finančne rezultate poslovanja Skupine je pričakovano vplivala implementacija novega poslovnega modela izvajanja pristaniških storitev in začetek plačevanja takse na pretovor za izgradnjo drugega tira. Stroški dela so bili v letu 2019, v primerjavi z letom prej, višji za 14,4 milijona evrov, stroški takse na pretovor pa znašajo 4,8 milijona evrov (začetek plačevanja takse: marec 2019). Pri primerjavi rezultatov z letom 2018 pa je potrebno upoštevati vpliv izrednega dogodka prejete odškodnine za dvigalo v višini 9,3 milijona evrov (kot posledice nesreče, ki se je zgodila leta 2017). Čisti poslovni izid Skupine Luka Koper je tako v letu 2019 znašal 40 milijonov evrov, kar

je za 32 % oz. za 19,3 milijona evrov manj kot v letu 2018. Brez prejete odškodnine za dvigalo v letu 2018 pa bi bil čisti poslovni izid za 23 % oz. za 11,7 milijona evrov nižji od doseženega v letu 2018.

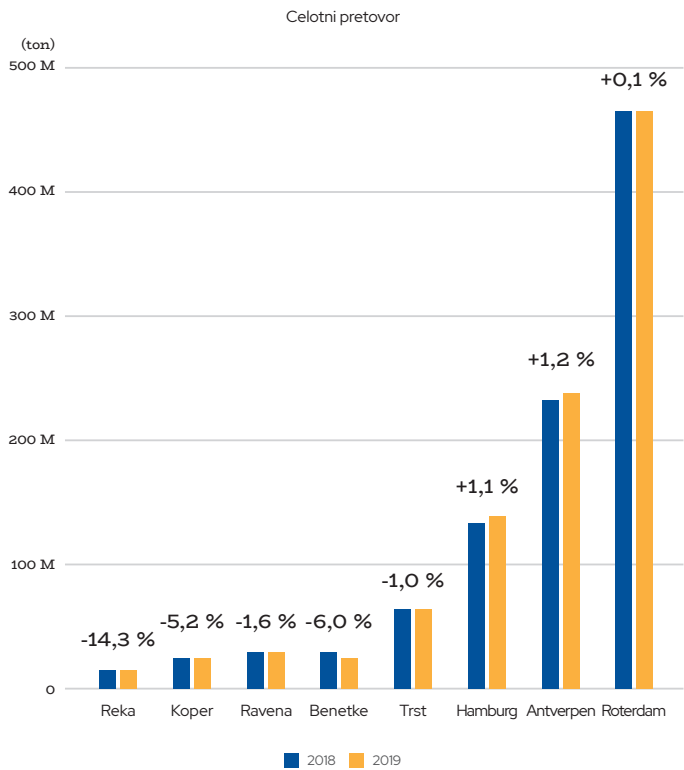
Rast v letu 2019 – Skupina Luka Koper

229 mio EUR čisti prihodki od prodaje	+ 1 % - 6 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019
45 mio EUR poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	- 35 % + 3 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019
73 mio EUR poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	- 26 % + 3 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019
40 mio EUR čisti poslovni izid	- 32 % + 5 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019
40 mio EUR naložbe	+ 240 % - 26 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019
0,3 neto finančna zadolženost/EBITDA	+ 132 % - 57 %	2019/2018 2019/NAČRT 2019

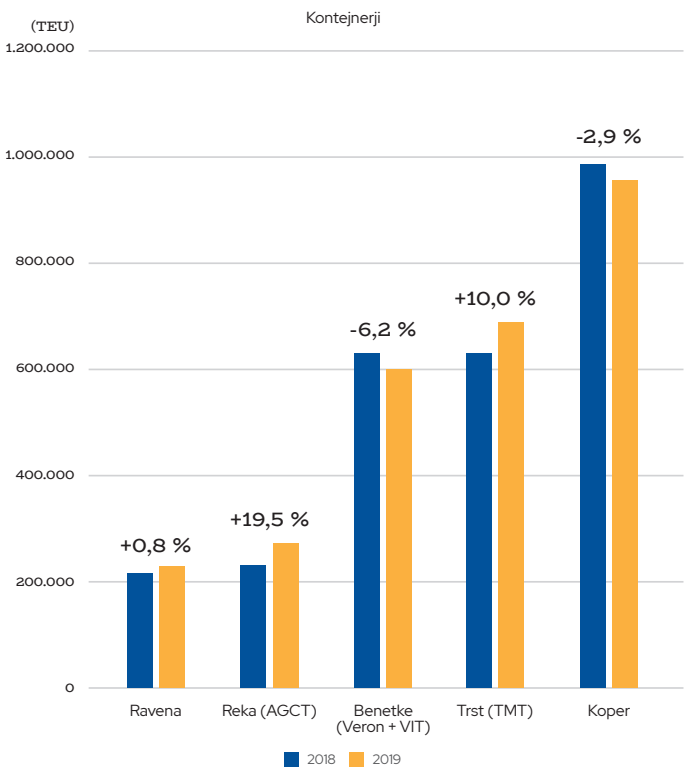
* V primerjavi z letom 2018 izločiti vpliv izrednega dogodka prejete odškodnine za dvigalo v letu 2018 v višini 9,3 milijona evrov kot posledica nesreče in porušenega dvigala leta 2017.



Uprava družbe ob predstavitvi poslovnih rezultatov na novinarski konferenci 2. marca 2020.



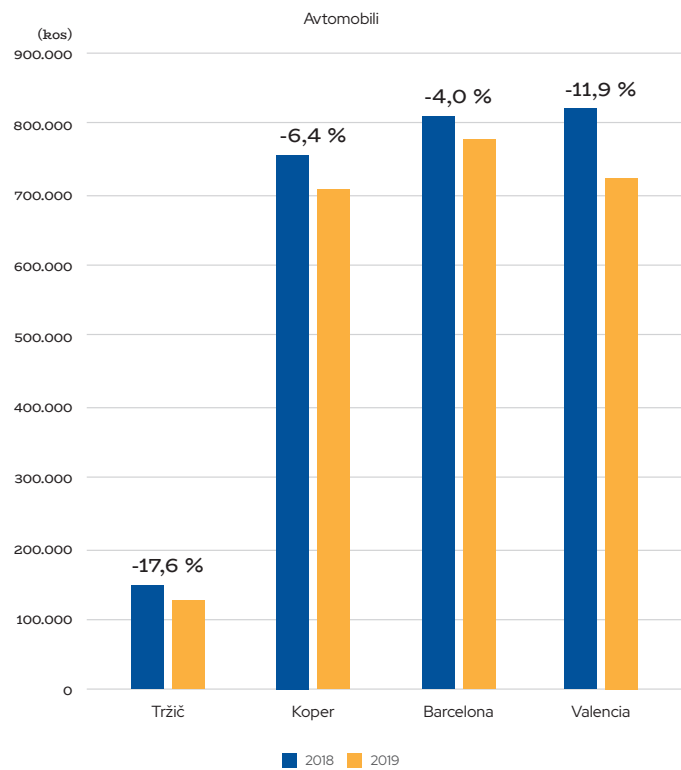
Ohlajanje gospodarstva so čutila tudi druga pristanišča v naši sosesčini. Sosednja pristanišča so v lanskem letu v celotni tonaži zabeležila padec, ki je večinoma posledica manjšega pretovora suhih razsutih in tekočih tovorov v drugi polovici leta.



Na kontejnerskih terminalih v Trstu in na Reki so v lanskem letu zabeležili rast pretovora. Na rast v Trstu nedvomno vpliva lastništvo v družbi Trieste Marine Terminal, ki

upravlja s tamkajšnjim kontejnerskim terminalom. Ta je v 45-% lasti drugega največjega svetovnega kontejnerskega ladjarja MSC, ki zato usmerja večje količine kontejnerjev na sedmi pomol tržaškega pristanišča. Velik del rasti reškega terminala pa lahko pripišemo neugodni situaciji na slovenskem železniškem omrežju leta 2018, ko se je terminal na Brajdici pri nekaterih kupcih začel uveljavljati kot alternativa Kopru. S tem logisti zmanjšujejo tveganje odvisnosti zgolj od ene transportne poti.

Ohlajanje gospodarstva se je odražalo v manjšem skupnem pretovoru.



Po dostopnih podatkih so se pristanišča v Sredozemlju soočila s padcem prometa vozil – tudi v Barceloni in Valencii, s katerima Koper že vrsto let tekmuje za naziv največjega v Sredozemlju. Za razliko od Kopra imata sicer Barcelona in Valencia po več terminalistov, kar pomeni, da je avtomobilski terminal v Kopru največji posamični terminal na evropski strani Sredozemlja.

Pomorska pilotaža v rokah države

 MATEJA DOMINKO  MATEJA CLARICI

Za pilotiranje ladij, izobraževanje in druge dejavnosti bo od 11. maja dalje skrbela družba KOPP, ki jo je ustanovil Slovenski državni holding.

Vlada, ki opravlja tekoče posle, je na dopisni seji 20. februarja letos izdala uredbo, ki določa zagotavljanje pomorske pilotaže v obliki javnega podjetja, katerega ustanoviteljica in lastnica je država, upravljalec pa Slovenski državni holding (SDH). Uredba določa tudi pogoje za zagotavljanje in uporabo storitev gospodarske javne službe ter način oblikovanja cene storitev.

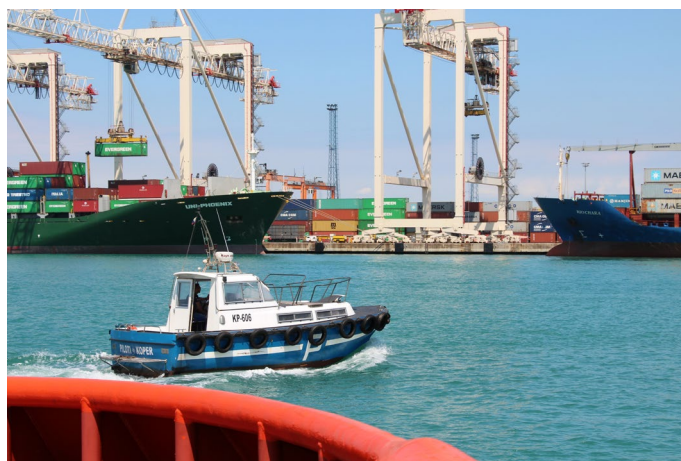
Družbo bo vodil Radko Malačič

SDH je ustanovil družbo KOPP, ki bo od 11. maja 2020 dalje skrbela za pilotiranje ladij, izobraževanje in druge storitvene dejavnosti. KOPP je v 100-% državni lasti in z razpisom išče voditelje čolnov ter pilote z licenco. Petletni mandat za vodenje podjetja KOPP izobraževanje je dobil **Radko Malačič**, doslej direktor družbe Ocean Koper, ki je polovična lastnica družbe Adria Tow, smo povzeli iz medijev.

Za izvajanje dejavnosti pomorske pilotaže je skladno z uredbo o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča odgovorna država. Na Ministrstvu za infrastrukturo pa

so pojasnili, da pomorski zakonik že od leta 2010 določa, da mora država za opravljanje te dejavnosti zagotoviti gospodarsko javno službo, za katero je predvidena koncesija, a tega od takrat še niso pravno uredili. Pomorsko pilotažo danes izvaja družba Piloti Koper.

Družba KOPP, ki je v državni lasti, z razpisom išče voditelje čolnov ter pilote z licenco.



Kitajsko ladjo reševali 10 ur

 MATEJA DOMINKO

Pomorske ladijske nesreče se dogajajo v vseh pristaniščih, v vseh morjih, v različnih okoliščinah. Koper ni izjema – je pa res, da je pri nas takih odmevnih dogodkov malo. Konec februarja smo se spomnili ene od nesrečnih ladij, ki je pred desetimi leti nasedla pri Debelem rtiču.

Kitajska ladja je 25. 2. 2010 malo pred 9. uro zjutraj nasedla na obalo pred Debelim rtičem. Obali se je približala skoraj pod pravim kotom in se s premcem zarila približno pet metrov globoko v muljasto dno. Po ugotovitvah potapljačev je bilo v mulj zakopane skoraj 25 metrov sicer 227 metrov dolge ladje. Izvlekli so jo s pomočjo petih vlačilcev. Reševalna akcija je trajala 10 ur.

V mulj je bilo zakopane skoraj 25 metrov sicer 227 metrov dolge ladje.

V takšnih primerih je odzivni čas ključen – **Mirko Slosar**, takrat delovodja varovanja morja INPO, in **Vili Pegan**, upravitelj strojev in naprav, sta po gosti megli s pomočjo

navigacijskih naprav odplula na ogled dogodka in posnela fotografijo: globina morja (4 m) in pozicija nasedle ladje v neposredni bližini obale; skoraj neverjetno, ampak resnično.



V Indiji nas še vedno premalo poznajo

 MATEJA DOMINKO  ARHIV LUKE KOPER

Indija je ogromen trg, ki je v obeh transportnih smereh zanimiv tudi za nas. Zato smo se udeležili transportno-logističnega sejma Cargo Show CTL-BHP 2020, ki je bil 27. in 28. februarja v Mumbaju. Med razstavljalci je dogodek združil ključne predstavnike transportne in logistične industrije, na konferenčnem delu pa strokovnjake in tiste, ki sooblikujejo razvoj svetovnega transporta in logistike.

Tokratni poudarek sejma je bil na projektnih tovorih, a so udeleženci z zanimanjem povpraševali tudi po kontejnerski logistiki: »Ocenjujem, da od sogovornikov le slaba petina ve za Koper, med njimi je večina že imela kakšno pošiljko skozi naše pristanišče. Nekaj obiskovalcev je dobro poznalo potencial Kopra, ostali pa so se z nami večinoma srečali po nasvetu ali na zahtevo njihove evropske stranke,« nam je zaupal **Borut Čok** s Področja komerciale.

Usmerjenost v nove trge smo določili tudi v Strateškem načrtu do leta 2025, zato bomo tudi v prihodnje še iskali potencial tudi na indijskem tržišču.



Borut Čok, Luka Koper, in Ana Dežjot, Europacific, (desno) v pogovoru s (potencialnimi) strankami.

Srečanje projektnih partnerjev REIF v Sloveniji

Projektni partnerji iz šestih držav, ki se skupaj trudijo izboljšati železniško omrežje in spodbujajo železniški tovorni promet na območju Srednje Evrope, so izvedli interaktivni sestanek.

 TINA BIZJAK  PROMETNI INŠTITUT LJUBLJANA, TINA BIZJAK

V začetku februarja smo predstavniki Luke Koper in Prometnega instituta Ljubljana kot slovenski partnerji v projektnem konzorciju REIF organizirali dvodnevno srečanje projektnih partnerjev iz 6 EU držav: Avstrije, Hrvaške, Italije, Nemčije, Poljske in Slovenije. Cilj projekta je predvsem izboljšanje železniškega omrežja in spodbujanje železniškega tovornega prometa na območju Srednje Evrope.

Stičišče srečanj projektnih partnerjev REIF je železniški tovorni promet.

Zato smo tokrat sestanek izvedli interaktivno v Ljubljani in Kopru, udeleženci pa so lahko izbrali ogled na terenu – železniško postajo Koper Tovorna in voden ogled pristanišča. Ogledali smo si tudi pilotno akcijo projekta TalkNET, v okviru katerega smo namestili novo, avtomatsko LED razsvetljavo in sistem za spremljanje porabe električne energije. Tako smo znižali porabo električne energije in stroške, povečali osvetljenost in s tem izboljšali delovne pogoje.



Nepovratna sredstva za zmanjšanje pristaniških vplivov

 MATEJA DOMINKO

Mestna občina Koper je v proračunu zagotovila 400.000 evrov nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov, s katerimi zmanjšujemo vpliv emisij iz pristaniške dejavnosti. Subvencije bodo namenjene zamenjavi oken, fasade ali vgraditve prezračevalne naprave.

Mestna občina Koper je 21. februarja objavila javni razpis za dodelitev nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov z namenom zmanjšanja vplivov emisij iz pristaniške dejavnosti za leto 2020. Subvencije so namenjene stanovalcem Kopra za ukrepe, kot so zamenjava oken in fasade ali vgradnja prezračevalne naprave. Do subvencije so upravičeni lastniki stanovanjskih stavb znotraj treh vplivnih območij. Najozje območje obsega pas od pristanišča do Cankarjeve in Kidričeve ulice, ožje območje pas do Ceste Zore Perello Godina in Ferrarske ulice, pas širšega vplivnega območja pa se zaključuje vzporedno s hitro cesto Koper-Izola.

17.000 evrov je najvišji znesek

Podelili bodo subvencije v višini do 50 % upravičenih stroškov naložbe, socialno šibki občani lahko dobijo do

100 % finančne spodbude upravičenih stroškov naložbe. Najvišji znesek sofinanciranja znaša 17.000 evrov.

Sredstva bodo dodelili za naložbe, ki kar najbolj zmanjšujejo oz. odpravljajo vplive pristaniške dejavnosti na okolje in zdravje ljudi ter kulturno dediščino. Gre za zamenjavo stavbnega pohištva, izvedbo fasadnega ometa, izolacijo strešne ali podstrešne konstrukcije, vgradnjo sistemov prečiščevanja in prezračevanja zraka, namestitev klimatske naprave ter sajenje ustreznih sredozemskih zimzelenih grmovnic in dreves.

S subvencijami do zmanjšanja vplivov pristaniške dejavnosti na okolje, zdravje ljudi in kulturno dediščino.

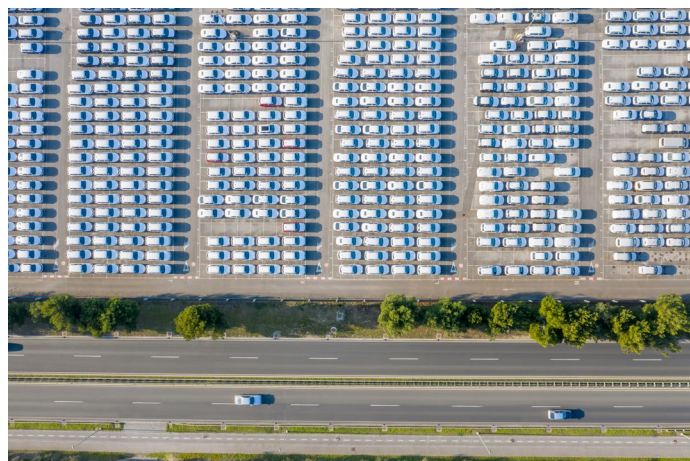
Razpis je odprt do 2. aprila

Občina je v proračunu za leto 2020 za ta namen zagotovila 400.000 evrov nepovratnih sredstev, gre pa za sredstva, ki jih Luka Koper na podlagi dogovora z MOK namenja za izvajanje omilitvenih ukrepov. Rok za prijavo na razpis je 2. april do 12. ure.

Za 25.000 vozil več prostora

 MATEJA DOMINKO  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Država je zaključila odkup parcele, ki leži tik za ograjo pristanišča (parcela 5A) in je v Državnem prostorskem načrtu namenjena za širitev pristaniškega območja.



Koprski zavod za šport je namreč državi prodal svoje 24.000 m² veliko zemljišče, zato je v lasti države končno cela parcela, pišejo Primorske novice.

V Luki Koper smo čakali, da država odkupi celotno parcelo, prej razdeljeno na dva lastniška dela – eno je imelo v lasti

podjetje Grafist, drugo Zavod za šport Koper. Država bo nad tem delom razširila koncesijsko območje, kar je vključeno tudi v Program razvoja pristanišča. V Luki Koper bomo zdaj naročili projektno dokumentacijo in pridobili ustrezna dovoljenja, da lahko površino komunalno opremimo ter ustrezno uredimo za skladiščenje vozil.

Na novi površini bo prostora za dodatnih 2.500 vozil, kar je še kako dobrodošel prostor za novejši del terminala za avtomobile v zaledju tretjega bazena.

Na novi površini bo prostora za dodatnih 2.500 vozil, kar je še kako dobrodošel prostor za novejši del terminala za avtomobile v zaledju tretjega bazena. Tam smo pred kratkim dokončali novo skupino železniških tirov, na obali pa pospešeno gradimo nova privezna mesta za ladje z vozili. Zaključek del je predviden do konca marca letos.



Terminal za projektne tovore: od vetrnic do 'zvonov'

Med mlajšimi, a zato nič manj ambicioznimi in dragocenimi terminali v Luki Koper je Terminal projektni tovari, kjer pretovarjamo nestandardne tovore, izjemne po teži ali dimenzijah. Pogovarjali smo se z operativnim vodjo Robertom Šverkom in komercialistom Alešem Kocijanom.

 MATEJA DOMINKO  BORIS ŠVERKO, COMARK, MATEJA CLARICI, MATEJA DOMINKO



Na terminalu projektni tovari dela uigrana ekipa: na fotografiji skladiščnika **Marko Koren** in **Boris Šverko**, ki znata pohvaliti izkušene in marljive delavce in strojnike na 'projektne' terenu.

Projektne tovore pretovarjamo že več let in ker gre za tehnično zahtevne in donosen posel, smo jih novembra 2018 fizično ločili od ostalih in organizacijsko oblikovali v terminalsko enoto, jim določili odprto 18.000 m² veliko skladišče in ekipi terminala uredili svojo pisarno. Danes tu stalno delajo štirje skladiščniki, ostalo osebje pa se prilagaja potrebam.

Kakšna je pot projektne tovora?

Stranka k nam pošlje povpraševanje, mi pripravimo ponudbo za pretovor in skladiščenje. Špediter nato naroči prevoznika, ta pa mora opraviti natančno poizvedbo poti (napovedi pri državnih institucijah, meritve mostov, nosilnosti tal ...). Šele nato sledi dovoljenje za točno določen termin prevoza projektne tovora. Večinoma te tovore po cestah prevažajo ponoči, da čim manj obremenjujejo redni promet.

Kaj pa načrtovanje premika, prijemov, dvigov, odlaganja ...?

Od stranke dobimo specifikacijo in natančno skico tovora, že proizvajalec pa določi, kje so prijemna mesta na tovoru.

Naši tehnologi in operativa nato naredijo načrt, kako in s čim bomo tovor preložili. Pri delu uporabljamo distančnike in 'slinge' (verige, jeklenice ali pasove), od strojev pa avtodvigala, manipulatorje in velike viličarje.

Kakšne so posebnosti dela s tem tovorom?

Vedno več blaga prihaja v pošilkah s kontejnerskimi ladjami. Leta 2019 smo pretovorili 3.184 kontejnerjev projektne tovora. V takih pošilkah je na 'flat' kontejnerjih običajno več različno dolgih in težkih kosov (od 40 do 70 ton).

Na splošno velja, da pri delu s tem tovorom ni velikih hitrosti, ključna je previdnost in pazljivost. Zato to delo opravljajo zelo izkušeni delavci, praviloma z daljšim delovnim stažem in dodatnimi znanji. Tovor pa mora imeti hiter obrat, kar pomeni, da ne stoji predolgo v skladišču. Večkrat je celo v direktnem prehodu – pride s specialnim prevozom k nam, v pristanišču pa ga naložimo na ladjo, ki takoj odpluje.

Na terminalu za projektne tovore beležijo rekorde po teži in velikosti tovora.

Ste zabeležili kakšne rekorde ali še posebej zanimive tovore?

Najtežji projektni tovor, ki smo ga pretovorili z luškimi dvigali, je bil težek 105 ton, ena vetrnica je v dolžino merila kar 35 metrov. Z ladijskimi dvigali smo pri nas pretovorili uparjalnik za nuklearno elektrarno Krško, ki je tehtal 200 ton in je pot nadaljeval po cesti. Najtežji kos projektne tovora, pretovorjen pri nas, je bil na relaciji ladja-ladja in težek kar 350 ton (tovor smo preložili z ene ladje na drugo).





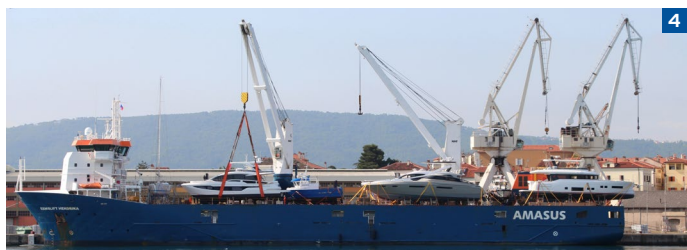
Izredni tovari presegajo standardne gabarite po teži in dimenzijah. Na fotografiji pretovor kovinskih ulitkov, ki so jih nekateri duhovito poimenovali kar »vatikanski zvonovi«.

v direktni manipulaciji in se kopnega ni niti dotaknil). Tako težke tovore prevažajo ladje tipa 'heavy lift', opremljene z dvigali nosilnosti 500 ton in več. Taki posli so dragoceni ne le za ugled terminala in luke pač pa tudi prihodkovno.

Med zanimive tovore spadajo: moduli (1), kovinski ulitki (2), vagoni in lokomotive (3), posebna vozila in plovila (4), cevi (5) in tirnice, sestavni deli gradbenih kompozicij (6), strojni deli tovarn, turbine (7), vetrnice, pa denimo luksuzni bazeni (8), posebni delovni stroji in še mnogo drugega.

Kdo je konkurenca?

Pristanišči v Trstu in Reki sicer pretovarjata projektne tovore, ampak naša prava konkurenca so pristanišča na Severu Evrope. Zato se vsako leto promoviramo s svojo stojnico na največjem sejmu za projektne tovore v Bremnu. Na dogodku sklepamo poslovne stike in se dogovarjamo za nove posle, zanimanje za naš terminal pa je vsako leto večje.



MATEJA CLARICI  ODBOJKARSKI KLUB LUKA KOPER

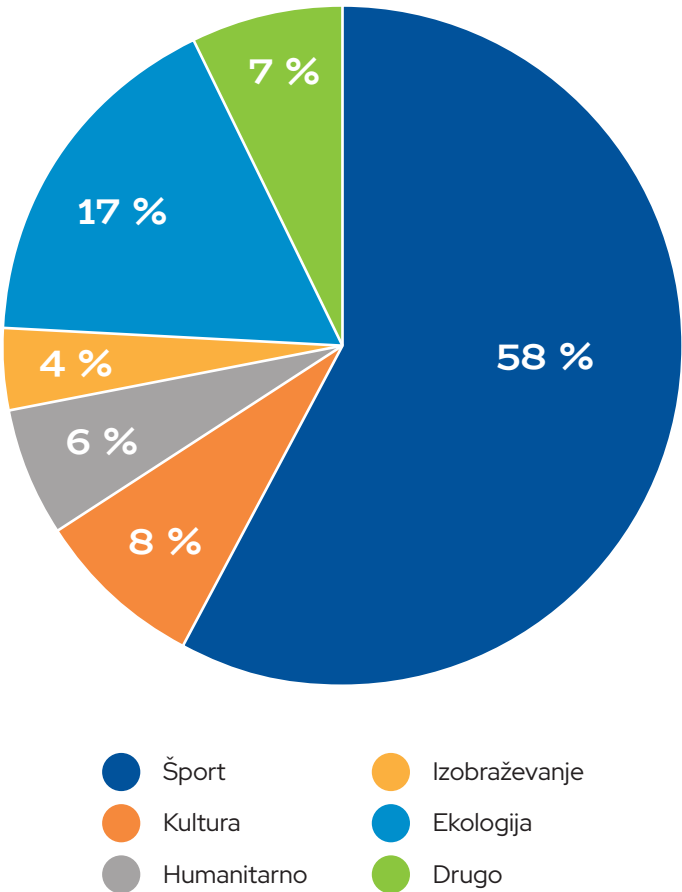


Luka Koper je družbeno odgovorno podjetje, ki s sponzorskimi sredstvi in donacijami vrača okolju, na katerega ima pristaniška dejavnost največji vpliv.

Podpora tudi kulturi

Na področju kulture velja omeniti pogodbo s Pihalnim orkestrom Koper, ki ga družba podpira že od nastanka. Luka Koper je od lanskega leta generalni pokrovitelj Primorskega poletnega festivala, edinega kulturnega dogodka, ki združuje vse štiri obalne občine. Izobraževalno vrednost projekta smo prepoznali v sponzoriranju Zelene akademije, učilnice na jadrnici, preko katere osnovnošolci in dijaki spoznajo občutljiv morski ekosistem ob slovenski obali.

V okviru razpisa Živeti s pristaniščem smo lani podprli 250 projektov, ki smo jim namenili več kot 120.000 evrov. Sredstva so večinoma prejeli prijavitelji z območja Kopra in Ankarana, saj je Luka Koper, skladno s Strategijo na področju sponzorstev in donacij, družbeno odgovorno podjetje, ki na tak način vrača okolju, na katerega ima pristaniška dejavnost največji vpliv.



Luka Koper pomagala obnoviti Martinčka

MATEJA CLARICI MIHA OLOVEC

Luka Koper je za obnovo Mladinskega doma Martinček prispevala 20.000 evrov. Obnovili so požarni izhod, atrij, postavili novo fasado in namestili nova okna.

V Mladinskem zdravilišču in letovišču (MZL) Debeli rtič so 14. februarja organizirali srečanje donatorjev, ki so pripomogli k obnovi Mladinskega doma Martinček. Med temi je tudi Luka Koper, ki podpira njihovo delovanje že od samega začetka in je v letošnjem letu prispevala 20.000 evrov. »V MZL imamo štiri mladinske domove, ki so bili zgrajeni leta 1963. Od leta 2013 jih postopoma prenavljamo, trije so že obnovljeni, zadnji na vrsti pa je bil dom Martinček. Uredili smo nov požarni izhod, obnovili atrij, delno postavili novo termofasado, v nekaterih sobah smo namestili nova okna in opravili še nekatera druga dela. Zbrali smo kar 54.000 evrov donacij, zato se iskreno zahvaljujem vsem donatorjem, ki so omogočili obnovo tega objekta,« je na srečanju povedala vodja MZL Debeli Rtič Ana Žerjal.

Pomagamo ustvarjati boljše pogoje za zdravje in zadovoljstvo otrok.

99.000 nočitev v letu 2019

V letu 2019 so dosegli 99.000 nočitev in gostili več kot 16.000 otrok. Gre za pomembne podatke, ki kažejo na to, da na Debelem rtiču kvalitetno skrbijo za zdravje otrok in drugih ranljivih skupin. To nam je v Luki Koper kot dolgoletnemu donatorju v veliko veselje, saj tudi z našo pomočjo ustvarjajo najboljše pogoje za zdravje in zadovoljstvo otrok. Med letoma 2009 in 2020 smo jim namenili 360.000 evrov finančne pomoči.



Koronavirus: preventivni ukrepi v pristanišču

✍ MOJCA BANDELJ, MATEJA DOMINKO

Ob pojavu novega koronavirusa smo se aktivirali tudi v Luki Koper in ustanovili delovno skupino, ki koordinira ukrepe.

Čeprav se razmere dnevno spreminjajo in zahtevajo prilagajanje, pa po oceni strokovnjakov večja nevarnost preti s kopnega kot z morja (o tem smo pisali v prejšnji številki). Do objave tega članka smo tudi v Sloveniji že zabeležili pojav obolelih za koronavirusom, v pristanišču pa takih primerov še nismo imeli.

Izvedeni ukrepi:

- Oblikovali smo delovno skupino za pripravo ukrepov v primeru suma na okužbo, ki redno usklajuje ukrepe.
- Naredili smo protokol za ravnanje v primeru nalezljive bolezni in algoritem, ki so ga pripravili na Nacionalnem inštitutu za javno zdravje (NIJZ).
- Pripravili smo protokol v primeru izrednih razmer (navodila glede izolacije oseb, drugi posebni ukrepi).
- Vse zaposlene smo obvestili o priporočenih higienskih in drugih preventivnih ukrepih za preprečevanje širjenja okužbe.
- V vse sanitarne prostore smo namestili navodila NIJZ za pravilno umivanje rok.
- Pristaniško skupnost in zunanje deležnike smo obvestili o sprejetih ukrepih in jih sproti obveščamo o novostih.
- Naročili smo dodatne količine zaščitnih mask, razkužila in rokavic.
- Izvedli smo usposabljanje za uporabo maske za tiste skupine zaposlenih, ki so najbolj in neizogibno v stiku z zunanjimi deležniki.
- Z zunanjim strokovnjakom smo izvedli predavanje na temo nalezljivih bolezni.
- Za čistilni servis in gostinsko podjetje, ki izvajata dejavnost na območju pristanišča, smo pripravili posebno obvestilo o povečani skrbi in zagotavljanju višje ravni higiene.
- Natisnili in razdelili smo 1.000 brošur in 25 plakatov Preprečevanje širjenja nalezljivih bolezni (Zavod za varstvo pri delu).
- Organizirali smo usklajevalno srečanje z URSP, pomorsko policijo, carino in agenti glede poenotenja ukrepov.
- Uvedli smo prepoved rokovanja.
- Na najnujnejše smo omejili obiske zunanjih deležnikov v Luki Koper ter zaposlenim priporočili uporabo videokonferenc in drugih elektronskih pripomočkov.
- O poslovnih obiskih zaposlenih v tujini odločajo člani uprave od primera do primera.

SIMPTOMI

glavobol in povišana temperatura

izcedek iz nosu

kašelj

težave z dihanjem

slabo počutje in bolečine v mišicah

PRENOS VIRUSA

kapljično s kašljanjem ali kihanjem, varna razdalja vsaj 1,5 m.

s tesnejšim stikom z okuženo osebo

lahko tudi

ob stiku z onesnaženimi površinami

PREVENTIVA

Redno si umivajte roke z vodo in milom.

Kašljajte v rokav.

Izogibajte se zaprtih prostorov, kjer se zadržuje veliko ljudi.

Redno zračite zaprte prostore.

Glede na trenutno epidemiološko situacijo splošna uporaba zaščitnih mask ni potrebna.

RIZIČNE SKUPINE:

Najbolj so ogroženi starejši ljudje in tisti z že obstoječimi zdravstvenimi stanji (kot je sladkorna bolezen, bolezni srca itd.).

Pomembno: V primeru pojava bolezenskih znakov pokličite osebne zdravnika ali zdravstveno službo.