

15. letnik Truški

G L A S N I K

102020

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

Bodimo odgovorni: ostanimo zdravi.



4 1 evro prodaje v pristaniški dejavnosti ustvari še 3,3 evra v gospodarstvu

Gospodarska zbornica Slovenije je 14. septembra predstavila študijo vplivov pristaniške dejavnosti na gospodarstvo.

6 Nemci širijo posel na Jadran

Nemška družba Hamburg Hafen und Logistik AG bo konec leta postala večinska lastnica družbe Piattaforma Logistica Trieste.

6 Koper: izhod na morje za države višegrajske skupine

V Luki Koper smo 2. oktobra gostili veleposlanike Poljske, Madžarske, Slovaške in Češke.

7 Čehinja z ameriškim srcem že pri nas

Na luške tire je zapeljala nova dizel-električna lokomotiva tipa EffeShunter 1000 CZ Loko.

8 Nagradili smo najboljše dobavitelje

Kdo so naši Najboljši dobavitelji leta 2019?

10 V slogi je (po)moč

Na ladji Nicolas Delmas, ki je konec septembra iz našega pristanišča krenila v Bejrut, je bil prav poseben kontejner s humanitarno pomočjo.

11 Priznanje za dolgoletno podporo lokalnemu športu

Na slovenski dan športa je v koprski Taverni potekala podelitev nagrad Športnik Kopra 2019. Posebno priznanje v roke tudi Luki.



Edina stvar, na katero nimamo vpliva

 MATEJA DOMINKO, ROK ŠTEMBERGER

Zaradi izrednih vremenskih razmer na Daljnem vzhodu konec avgusta in v začetku septembra, ko so nad tamkajšnjimi morji divjali tajfuni, so v drugi polovici septembra kontejnerske ladje maticice v Koper prihajale izven predvidenih časovnih okvirov.

To je za nas pomenilo, da smo morali delati na kar šestih ladjah maticah zapored brez dneva premora. Zaradi zamud velikih ladij v prihodu so bila skladišča polno zasedena, saj so se kontejnerji nakopičili, celoten sistem pa je bil prekomerno obremenjen. Če dodamo še spoštovanje ukrepov proti širjenju Covid-19, lahko rečemo, da smo imeli zelo kompleksno operativno situacijo.

V prvem oktobrskem tednu smo obdelali več kot 180 kontejnerskih vlakov, kar je naš tedenski rekord.

Izkazali smo se s prilagodljivostjo

Vreme se je končno ustalilo, morja umirila, ladje pa vrnile v običajno plovbo z normalno hitrostjo in spet začele prihajati v dogovorjena privezna okna. »Z začasnimi ukrepi

smo obvladali povečanje količin in v prvem oktobrskem tednu obdelali več kot 180 kontejnerskih vlakov, kar je tedenski rekord. V tem tednu se je znatno povečalo tudi število odpremljenih tovornjakov, ki jih je bilo za 30 % več od povprečnega tedna v letošnjem letu,« je povzel **Gordan Ban**, vodja Kontejnerskega terminala. Razmere v pristanišču so se normalizirale, celotna pristaniška veriga pa je še enkrat več pokazala, kako prilagodljivi znamo biti v Kopru, ko je treba še bolj zavihati rokave.

Najpogostejša vremenska nadloga v pomorstvu so močni vetrovi, posledično cikloni, tajfuni in hurikani z veliko (tudi rušilno) močjo, pozimi pa snežni metež. Tako vreme otežuje, celo ustavlja plovbo ter v pristaniščih in celotni transportni verigi povzroča zamude ter zastoje, povečuje obseg dela, dela škodo na pristaniški in prometni infrastrukturi, prevrača ladje ... V takih razmerah se občutno večajo stroški, že zaradi povečanega obsega dela, v primeru ladij pa je najpogostejša večja poraba goriva. Treba je nadoknaditi zamujeno, podaljša se čas skladiščenja tovora, blago pa včasih celo ubere nove poti do končnih kupcev.

Edina zaščita pred virusom je samozaščita



Tokrat smo se v uredništvu izjemoma odločili, da se odrečemo gostujočemu peresu in uvodnik v prvi vrsti posvetimo razmeram, s katerimi nas sooča novi koronavirus. Da je stanje resno, smo poskušali opozoriti tudi z naslovnico, ki jo v tej številki ne krasijo fotogenične podobe pristanišča, ampak opozorilo, da je virus še vedno med nami in da se, očitno, s prihodom jeseni naglo širi. Ko smo se le nekaj dni pred izidom Luškega glasnika sestali z epidemiologom, mi je ostalo v spominu le eno sporočilo: edino učinkovito orožje proti virusu so maske in telesna oddaljenost. Uradno potrjenega cepiva še ni, zdravila za zdravljenje bolezni so ena bolj, druga manj učinkovita, testi so nezanesljivi, saj včasih ne pokažejo okužbe ali pa jo, a oseba dejansko ni kužna, ker so ostanki virusa v njej neaktivni. Merjenje telesne temperature je prav tako nezanesljivo, saj lahko okužena oseba ne zboli, a je vseeno prenašalka virusa. Predvsem pa je okužena oseba kužna že dva dni preden sploh zboli oz. kaže znake bolezni. Torej nam ne preostane nič drugega, kot da se obnašamo samozaščitno in se do vsake osebe, s katero smo v stiku, obnašamo tako, kot da je kužna oz. da smo kužni mi.

Če je nošenje mask in izogibanje tesnim stikom edini način, da se izognem okužbi, se rade volje žrtvujem. Pa ne toliko zaradi skrbi za lastno zdravje. Ne predstavljam si občutka, ko veš, da si ti kriv za okužbo druge osebe, še posebej če ta hudo zboli ali, bog ne daj, umre. Če imamo to stalno v mislih, potem nam ne bo težko žrtvovati malce osebne svobode.

Mesec, ki je za nami, pa na srečo ni bil le v znamenju virusa. Predvsem bi izpostavil dve študiji, ki dokazujeta velik pomen in vpliv pristaniške dejavnosti ter logistike na slovensko gospodarstvo. O študiji glede vpliva

(ne)izgradnje drugega tira smo nekaj že zapisali v septembrski številki, v tokratni pa podrobneje predstavljamo analizo vpliva pristaniške dejavnosti.

Medtem ko smo se v Sloveniji ukvarjali z računanjem pomembnosti edinega slovenskega tovornega pristanišča in njegovih zalednih prometnih povezav, pa so na tržaškem večnamenskem terminalu iskali strateškega partnerja. Novica o vstopu nemškega logista HHLA v lastništvo podjetja, ki gradi in upravlja večnamenski terminal pri sosedih, je udarila kot strela z jasnega, saj so terminal skorajda že obljubili Kitajcem. A se je potem zgodila geopolitika in azijskemu zmaju so pristrigili krila. Dejstvo je, da so vsi veliki igralci, tako terminalisti kot ladjarji, že leta iskali priložnost za pozicioniranje v severnem Jadranu. Tudi v Kopru so se v zadnjih desetih in več letih zvrstili na obisku vsi, ki v poslu kaj veljajo. Kljub temu prihod Nemcev v Trst postavlja severni Jadran v drugačen kontekst. Če k temu dodamo še večinsko lastništvo ladjarja MSC na sedmem pomolu ter na drugi strani, v Reki, prisotnost filipinskega terminalista na Brajdici in skorajšnji izbor novega terminalista na obali Zagreb, se samo po sebi postavlja vprašanje o dolgoročni nevtralnosti koprskega pristanišča. S tem so se te dni ukvarjali tudi mediji in v tem kontekstu ne morem mimo odličnega članka novinarke Anje Hreščak, objavljenega 19. septembra v Dnevnikovi prilogi Objektiv. Fokus je sicer na železniških povezavah in drugem tiru, ampak postavlja Slovenijo in njeno logistiko v širši, globalni kontekst. Če imate priložnost, ga preberite.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

1 evro prodaje v pristaniški dejavnosti ustvari še 3,3 evra v gospodarstvu

Gospodarska zbornica Slovenije je 14. septembra predstavila študijo vplivov pristaniške dejavnosti na gospodarstvo. Trenutno je v Sloveniji več kot 7.000 delovnih mest neposredno in posredno povezanih s pristaniško dejavnostjo, v središču katere je Luka Koper, ki se tako uvršča med največje gospodarske sisteme.

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 MATEJA DOMINKO



Multiplikator dodane vrednosti pristaniške dejavnosti v Sloveniji je celo višji kot v primeru belgijskih pristanišč oz. je primerljiv s pristaniščem Antwerpen, ki je za Rotterdamom drugo največje pristanišče v Evropi. Luka Koper z nadaljnjim razvojem kapacitet ostaja gonilo razvoja logistike in povezanih dejavnosti.

S študijo ocenili pomen pomorske dejavnosti

Namen študije je oceniti ekonomski pomen pomorske dejavnosti, katere središče je Luka Koper, med leti 2009–2018. V študiji so zajeti neposredni, posredni in inducirani učinki. Ožji neposredni učinki zajemajo družbo Luka Koper, d. d., in njeno osnovno dejavnost prekladanja in skladiščenja. Širši neposredni učinki zajemajo še podporne pristaniške dejavnosti, kot so pilotaža, vleka, oskrba in vzdrževanje ladij, privezovanje ladij, kamionski terminal, kontrolna dejavnost in druge splošne storitve. Med posredne učinke štejemo dejavnosti prevoza (cestni in železniški prevoz) in špedicije, gradbenih storitev, bančnih in zavarovalniških storitev ter storitev javne uprave. Študija je zajela samo družbe s sedežem v Sloveniji, kar zagotavlja, da dodana vrednost ostane v okviru nacionalnih mej.

Vse večji učinek pristaniške dejavnosti na dodano vrednost

Učinek pristaniške dejavnosti na dodano vrednost je v letu 2018 v primerjavi z letom 2009 porasel za 58 % in je znašal blizu 400 milijonov evrov, medtem ko so skupni prihodki pristaniške dejavnosti v letu 2018 znašali 1,2 milijarde evrov. Pristaniška dejavnost je za vsak ustvarjen evro dodane vrednosti prispevala še skoraj dodaten evro k dodani vrednosti v ostalih dejavnostih. Ta kazalec se je v primerjavi

z letom 2009 rahlo zmanjšal (z 2,77 na 1,94) predvsem zaradi upada gradbenih storitev. Iz istega razloga se je znižal tudi multiplikator zaposlenih, a je kljub temu vsako delovno mesto v pristaniški dejavnosti prispevalo še k 1,55 delovnih mest v ostalih dejavnostih.

Multiplikatorja dodane vrednosti in števila zaposlenih Luke Koper višja kot v belgijskih pristaniščih.

Kaj je nujno za razvoj geostrateškega in poslovnega potenciala Slovenije

Predstavitvi ugotovitev študije je sledila okrogla miza, na kateri so minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec**, predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave Slovenskih železnic **Dušan Mes**, generalna direktorica GZS **Sonja Šmuc** ter predsednik Zveze pomorsko-prometnih agencij Slovenije **Gracijan Necmeskal** razpravljali o razvoju geostrateškega in poslovnega potenciala, ki ga v prvi vrsti omogoča Luka Koper.

Vrtovec je potrdil, da bodo projekt drugi tir uspešno zaključili do leta 2026, in poudaril: »Vpetost Slovenije v mednarodne prometne tokove državi prinaša izjemen geostrateški potencial. Država bo tudi v prihodnje ustvarjala pogoje za razvoj ustreznih kapacitet, med katerimi so poleg povečanja pretovora v Luki Koper tudi izgradnja drugega tira ter izgradnja zalednih skladišč.«

Zadel je poudaril, da je nadaljnji razvoj celotnega železniškega omrežja ključnega pomena za razvoj logistične dejavnosti v Sloveniji. Luka Koper se ustrezno razvija in prilagaja na leto 2026, ko bo zaključena investicija v drugi tir. Z načrtovanimi naložbami v vrednosti približno 500 milijonov evrov do konca leta 2025 se bo učinek pristaniške dejavnosti na gospodarstvo še povečal.

»2026 mora zapeljati prvi vlak po drugem tiru, o tem ni več diskusije. Priskrbeli bomo vse pogoje, da bo to tako,« je odločen Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo.

Z razvojem železniške povezave pristanišč z zaledjem se ukvarja ves Severni Jadran

Mes je dodal, da je Slovenija doslej izkoristila vsa razpoložljiva evropska sredstva za modernizacijo železniške infrastrukture, pripravljene pa imajo tudi že projekte za črpanje iz sklada EU za okrevanje gospodarstva.

V razpravi je Šmuc izpostavila nujnost zagona drugega tira v dogovorjenem roku ter odpravo povezanih ozkih

grl pri izvajanju logistične dejavnosti. Pri tem je ključno razumevanje trendov globalizacije in deglobalizacije, ki bodo odločilno vplivali na razvoj dejavnosti v prihodnje. Necmeskal pa je opozoril na kritični pomen razvoja železniške povezave pristanišča z zaledjem, saj gre za ključni izziv, s katerim se ukvarjajo vsa severnojadranska pristanišča. Zmagalo bo tisto pristanišče, ki bo prvo uspešno povežalo pristaniške pomole z zalednim železniškim omrežjem.

Kako pristaniške dejavnosti Luke Koper vplivajo na naše gospodarstvo?

OŽJE

dejavnosti
Luke Koper

prekladanje
skladiščenje

Kaj vse
štejemo pod
pristaniško
dejavnost?

ŠIRŠE

podporne pristaniške
dejavnosti

pilotaža
vleka
oskrba in vzdrževanje ladij
privezovanje ladij
kamionski terminal
kontrolna dejavnost
in druge splošne storitve

Na pristaniške dejavnosti je bilo leta 2018 vezanih **7.154 delovnih mest.**



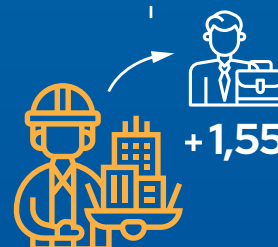
Skupni prihodki pristaniške dejavnosti so v letu 2018 znašali več kot **1,2 milijarde €.**



Pristaniška dejavnost je za vsak ustvarjen 1 € dodane vrednosti prispevala (skoraj) **+1 €** k dodani vrednosti v ostalih dejavnostih.



Vsako delovno mesto v pristaniški dejavnosti je v letu 2018 prispevalo še k **1,55 delovnega mesta** v ostalih dejavnostih.



Nemci širijo posel na Jadran

TATJANA JAZBEC ARHIV AUTORITA PORTUALE DI TRIESTE

Nemška družba HHLA (Hamburg Hafen und Logistik AG) bo konec leta postala večinska lastnica družbe Piattaforma Logistica Trieste (PLT).

To je zapisano v dogovoru, ki ga je HHLA konec septembra sklenila z lastnikoma družbe PLT, špeditersko hišo Francesco Parisi iz Trsta in gradbenim podjetjem Icop iz Bologne. Nakup deleža sovпада z zaključkom gradnje 12 ha velike površine na južnem delu tržaškega pristanišča, katere otvoritev je bila le dan po podpisu dogovora o prenosu lastništva. Površino naj bi pričeli uporabljati v prvem trimesečju naslednjega leta, namenjena pa bo pretovoru generalnega blaga (kapaciteta 700.000 ton), kontejnerjev (kapaciteta 300.000 TEU) in RO-RO enot (kapaciteta 90.000).

HHLA skupno kar do 24 ha

Družba PLT je leta 2016 prevzela tudi sosednji lesni terminal, t. i. Scalo Legnami, pridobila dva ladijska priveza in železniško povezavo s terminalom ter 30-letno koncesijo za upravljanje tega terminala. To pomeni, da bo HHLA koristila tudi ta del pristanišča, torej skupaj z novozgrajenimi površinami 24 ha. V prihodnosti bo možna integracija teh površin z območjem, ki ga je še pred kratkim uporabljala škedenjska železarna in katerega sanacija je predvidena

v naslednjih petih letih. Na njem bodo zgradili železniško postajo Škedenj ter direkten dostop na avtocesto in s tem postavili temelje za gradnjo VIII. pomola, ki je v prostorskem načrtu tržaškega pristanišča predviden za drugi kontejnerski terminal.

Delniška družba HHLA, s sedežem v Hamburgu, je v pretežni lasti (68,4 %) mesta Hamburg. Upravlja pet kontejnerskih terminalov, tri v pristanišču Hamburg (Altenwerder, Burchardkai in Tollerort), ter terminala v Odessi (Ukrajina) in Tallinu (Estonija). V družbi je zaposlenih 6.300 ljudi. Lani so pretovorili 7,6 milijonov TEU ter ustvarili okoli 1.350 milijonov evrov prihodkov.



Koper: izhod na morje za države višegrajske skupine

SEBASTJAN ŠIK

V Luke Koper smo 2. oktobra gostili veleposlanike Poljske, Madžarske, Slovaške in Češke. Srečanje je organiziral poljski veleposlanik, saj Poljska trenutno predseduje Višegrajski skupini držav, s katerimi ima Luka Koper tesne poslovne stike.



(z leve) Predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**, veleposlaniki Poljske, **Krzysztof Olendzki**, Češke, **Juraj Chmiel**, in Madžarske, **Andor Davi**, odpravnik poslov na slovaškem veleposlaništvu **Lukáš Kajan** ter član uprave Luke Koper **Metod Podkrižnik**.

»Koprsko pristanišče ponuja učinkovito logistično povezavo med Srednjo Evropo in Sredozemljem ter Daljnim vzhodom. Naša ambicija je postati osrednje morsko okno

za gospodarstva višegrajskih držav,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**. »Koprsko luka in poljsko pristanišče Gdynia sta dve izhodiščni točki na evropskem železniškem koridorju AMBER, hkrati pa je to glavna transportna os v okviru Pobude treh morij,« je poudaril poljski veleposlanik **Krzysztof Olendzki**.

Države Višegrajske skupine spadajo med pomembnejše zaledne trge Luke Koper. Na Madžarskem in Slovaškem dosegamo visoke tržne deleže, predvsem na področju intermodalnosti oz. kontejnerjev. Zadnja leta pa vse bolj krepimo tudi svoj položaj na Češkem in Poljskem.

V 10 letih več kot potrojili promet

V letu 2019 smo za te štiri države skupaj pretovorili 382.000 kontejnerskih enot (TEU), kar je več kot tretjino letnega pretovora kontejnerjev v Kopru. Še v letu 2009 smo za omenjene države pretovorili 120.000 TEU, kar pomeni, da se je promet v 10 letih več kot potrojil. Preko Kopra v uvozu in izvozu poleg kontejnerjev potujejo še avtomobili, železovi proizvodi, sipki tovari in hitro pokvarljivo blago. Leta 2019 smo za omenjene države pretovorili skupaj nekaj več kot 5 milijonov ton blaga. Na vseh omenjenih trgih imamo tudi stalna predstavništva.

Čehinja z ameriškim srcem že pri nas

  MATEJA DOMINKO

V prejšnji številki LG smo pisali o naročilu štirih novih lokomotiv za Slovenske železnice. Na luške tire je 5. oktobra zapeljala naša nova dizel-električna lokomotiva, istega tipa kot omenjene: EffoShunter 1000 CZ Loko. Izdelali so jo na Češkem, Caterpillarjev motor pa je ameriške izdelave.

»Dizel-električni pogon prispeva k boljši odzivnosti stroja; postavo lokomotive sestavljata dva osnovna vozička. Pogon vsakega para koles je individualen z vlečnim elektromotorjem. Prenos moči na glavno kolesno dvojico je električni, izmenični s štirimi AC vlečnimi motorji.« je zmogljivost opisal **Milanko Drlić**, operativni vodja železniškega transporta v Luki Koper.

Prejšnja lokomotiva, 'Đurica', ki je stara 65 let, ima 615 kW in tehta 63 ton. Nova ima 895 kW ter je težka 80 ton in

je res zmogljiv stroj. Porabi manj goriva in ima bistveno nižje vzdrževalne stroške kot drugi dve lokomotivi v Luki. Lokomotivo za premik smo nabavili z javnim naročilom, vrednost investicije je 1,8 milijona evrov.



Pristaniška dejavnost vitalna za regijo

  SEBASTJAN ŠIK

Propeler klub pristanišča Koper je 7. oktobra organiziral okroglo mizo, na kateri so sodelovali župan MOK **Aleš Bržan**, direktor Primorske gospodarske zbornice **Robert Rakar** in predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**. Tema je bila pomen pristaniške dejavnosti za Obalno-kraško regijo. Izhodišče za debato je bila študija, ki jo predstavljamo na str. 4–5 te številke LG. Podatki za leto 2018 kažejo, da so prihodki pristaniške dejavnosti v višini 1,2 milijarde evrov pomenili kar četrtino (24 %) prihodkov gospodarstva v Obalno-kraški regiji, medtem ko je bila dodana vrednost pristaniške dejavnosti v regiji dobrih 17 %. Pristaniška dejavnost je tudi velik zaposlovalec, saj zaposluje kar 7.000 ljudi, kar predstavlja 15 % delovnih mest v regiji. Sogovorniki, s katerimi se je pogovarjala predsednica Propelerja **Elen Twrdy**, so si bili enotni, da se, ne le na ravni države, ampak tudi v regiji premalo zavedamo

pomena pristaniške dejavnosti. Zaradi tega še vedno naletimo na nasprotovanje razvojnemu projektu tako v pristanišču kot v primeru 2. tira. Strinjali so se, da panoga potrebuje predvsem stabilen razvoj, če želi pritegniti tuje logiste.



Veleposlanica na obisku

  SUZANA ZORNADA VRABEC

Ob koncu poletja nas je obiskala nova veleposlanica Indije v Sloveniji, nj. eksc. **Namrata S. Kumar**. Luka Koper letno iz in za Indijo pretovori slabe 3 % blaga skupnega luškega pretovora, največ v kontejnerjih. Veleposlanica Indije, ki je svoj mandat začela sredi avgusta letos, se je z vodstvom družbe pogovarjala predvsem o možnostih za razširitev sodelovanja s tem za nas pomembnim potencialnim tržiščem.

Na prvem delovnem obisku v Luki Koper: (desno) nova veleposlanica **Namrata S. Kumar** in **Žaneta Statevska** z veleposlaništva.



Nagradili smo najboljše dobavitelje

 TATJANA JAZBEC

Za naš poslovni uspeh je pomembno, da lahko brez težav dobimo material, opremo in storitve, ki jih potrebujemo za naše nemoteno poslovanje. Dober dobavitelj pravočasno izpolni naše naročilo, na pravem mestu, po primerni ceni, je zanesljiv in inovativen.

Dobaviteljem, ki se pri svojem delu še posebej izkažejo, vsako leto podelimo posebno priznanje za delo v preteklem letu. Izbira jih posebna strokovna komisija, sestavljena iz predstavnikov strokovnih služb in operative iz delniške družbe ter hčerinskih družb. Za kakovostno opravljeno delo v letu 2019 je priznanje za področje naložb prejelo podjetje Nafta Strojna, za izvajanje tehničnih storitev podjetje Nautic Service Dvigal in za dobavo proizvodov družba Terberg Benschop.

Dobaviteljem, ki se še posebej izkažejo, vsako leto podelimo posebno priznanje za delo v preteklem letu.

Naložbe

Nafta strojna d. o. o. deluje od leta 2002 in ima sedež v Lendavi. Specializirana je za projektiranje, proizvodnjo in montažo tlačnih posod in rezervoarjev za tekoče medije ter jeklenih konstrukcij in cevovodov. Ukvarja se tudi z izdelavo, montažo in servisiranjem investicijske opreme s področja strojništva, merne regulacije in elektro krmiljenja. Nafta strojna je pri internem ocenjevanju dobaviteljev edina prejela vse možne točke. V letu 2019 je na pristaniškem območju izvedla kar nekaj del: sanirala protipožarni sistem na rezervoarjih za JET, zgradila dodatni ogrevani cevovod za fosforno kislino,

postavila tehnološko opremo za pretovor in meritve, nadgradila distribucijski sistem D2, postavila požarno črpališče in sprejemni kolektor s črpalko za sprejem tovora iz vagonskih cistern.

Strokovna komisija je pri Nafti strojni izpostavila korektnost, pravočasnost in kvalitetno delo. Družba je priznanje Najdobavitelj Luke Koper prejela že tretjič.

Tehnične storitve

Družba **Nautic Service Dvigal d. o. o.** je bila ustanovljena leta 1998. Specializirana je za popravilo in vzdrževanje dvigal, težke mehanizacije in plovil. Podjetje je pooblaščen serviser žerjavov proizvajalcev Metalna, Liebherr, Fantuzzi in Konecranes ter serviser vlačilcev Terberg in Mafi ter tudi druge opreme, ki jo uporabljamo v pristanišču. Je pa tudi generalni uvoznik in pooblaščen serviser motorjev za plovila različnih proizvajalcev in druge navtične opreme. Strokovna komisija je pri družbi izpostavila proaktivnost in razpoložljivost, priznanje Najdobavitelj Luke Koper pa prejemajo že petič.

Proizvodi

Podjetje **Terberg Benschop BV** ima sedež na Nizozemskem, ustanovljeno je bilo leta 1913. Začeli so kot kovačija, gradili kočije in po drugi svetovni vojni obnavljali vojaške tovornjake. Prvo specialno vozilo so izdelali leta 1966. Danes izdelujejo specialna vozila in vlačilce, ki jih uporabljajo v pristaniščih, distribucijskih centrih, na letališčih, raznih industrijah ter pri gradnji cest in železnic. Luka Koper pri podjetju Terberg nabavlja terminalske vlačilce za kontejnerski terminal in terminal generalnih tovorov. Strokovna komisija je pri izboru tega podjetja izpostavila partnerstvo, kakovost in proaktivnost. Družba Terberg je priznanje Najdobavitelja Luke Koper prejela že za leto 2017.

Gospodarstvo podpira takojšen začetek gradnje 2. tira

 MATEJA DOMINKO

 SEBASTJAN ŠIK

Primorska gospodarska zbornica in 2TDK sta 24. septembra organizirala predstavitev študije Analiza vpliva projekta Izgradnje drugega tira Divača-Koper na slovensko gospodarstvo (o rezultatih smo pisali v septembrski številki LG). Rezultate raziskave so prisotni podkrepili z argumenti gospodarstva za takojšen začetek gradnje 2. tira v polnem profilu do leta 2025 in njegovo polno operativnost v letu 2026. Zamude pri dokončanju 2. tira bi namreč povzročile velike in dolgoročne izgube za slovensko gospodarstvo, tako pri prihodkih gospodarstva in številu delovnih mest kot tudi pri prihodkih za proračun RS. Študijo sta predstavila avtorja **Aleš Groznik** in **Igor Masten** iz Centra poslovne odličnosti z ljubljanske Ekonomske fakultete, na okrogli mizi, ki je sledila, pa

so sodelovali **Aleš Mihelič**, državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo, Dimitrij Zadel, predsednik uprave Luke Koper, **Georgij Bangiev**, generalni direktor direktorata za prostor, graditev in stanovanja (MOP), **Blaž Brodnjak**, predsednik uprave NLB, in **Dušan Zorko**, takrat član uprave 2TDK.



Letno proizvedemo 280.000 ton kartona

  LIDIJA ZUPANČIČ, KOLIČEVO KARTON

Mayr-Melnhof Karton je največji proizvajalec premaznih vračljivih kartonov na svetu, z naraščajočo vlogo v segmentu recikliranih linerjev in kartona iz svežih vlaken.

Na sedmih evropskih lokacijah letno proizvedemo preko 1,7 milijonov ton premaznih kartonov. Obsežen in raznolik portfelj izdelkov ponuja optimalne embalažne rešitve za razne trge: od prehranske do farmacevtske industrije. Smo vodilni na področju tehnologije, inovacij in t. i. *know-howa*.



Ekipa oddelka Logistika v Količevo Kartonu (z leve): Zala Lampret, Carolina Hribnik, Martina Lanišek Babačič, Špela Jamšek, Marina Podlogar Koprivec in vodja Gregor Kos.

Količevo Karton del Skupine Mayr-Melnhof od leta 1998

Sto let že izdelujemo izdelke iz papirja, začeni s lepenko in papirjem za knjige, vse do danes, ko proizvajamo premazne kartone za živilsko in farmacevtsko industrijo. Naš cilj se ni spremenil: le najboljša kakovost za naše kupce. Trenutno proizvedemo skoraj 280.000 ton

kartona letno. Od leta 1998 je papirnica Količevo Karton del Skupine Mayr-Melnhof, ki svoje izdelke prodaja na jugovzhodnih evropskih tržiščih.

Za Količevo Karton ima Luka vlogo zbirnega logistično-distributivnega centra, kjer izvajamo mnoge logistične procese, ki omogočajo krepitev obstoječih blagovnih tokov.

Luka Koper ima pomembno vlogo v naši prevozni verigi

Luka Koper ima kot največje vozlišče pomorskega, železniškega in cestnega prometa v Sloveniji pomembno vlogo tudi v prevozni verigi blaga podjetja Količevo Karton. Zaradi geostrateške lege je okno v svet, saj povezuje ne le podjetje Količevo Karton in Slovenijo, temveč tudi del srednje in vzhodne Evrope z državami Sredozemlja in državami Bližnjega, Srednjega in Daljnega vzhoda.

»Za Količevo Karton ima Luka Koper vlogo zbirnega logistično-distributivnega centra, kjer izvajamo mnoge druge logistične procese, ki omogočajo krepitev obstoječih blagovnih tokov. Proizvodi podjetja Količevo Karton se uvrščajo med generalne tovore, kjer terminal s kakovostno infrastrukturo, velikimi skladiščnimi prostori ter s specializacijo in usposobljenimi zaposlenimi zagotavlja odličen servis,« je povedal Gregor Kos, vodja logistike v Količevo Kartonu.

60 let vzgajajo pomorski kader

 TATJANA JAZBEC  SEBASTJAN ŠIK

Fakulteta za pomorstvo in promet (FPP), ki v Portorožu deluje pod okriljem Univerze v Ljubljani, letos praznuje 60. jubilej. 26. junija 1960 jo je kot Višjo pomorsko šolo ustanovila tedanja Ljudska skupščina RS, da bi zadostila zakonskim predpisom o izobraževanju pomorščakov (*master*) in pomorskih strojnikov (*chief engineer*), za katere so zahtevali višjo strokovno izobrazbo. Fakulteta je z delom pričela 15. oktobra 1960 z navtičnim in strojnim oddelkom s 57 vpisanimi študenti. Tri leta kasneje dobimo prvega doma izšolanega kapitana dolge plovbe in strojnika I. Leta 1995 so šolo preoblikovali v visoko šolo oz. v FPP. Tri leta kasneje fakulteto zapusti prvi magister znanosti prometa in pomorstva, leta 2002 pa šolanje zaključita prva dva doktorja znanosti s področja pomorstva in prometa. V šestih desetletjih delovanja je FPP omogočila kakovostno izobrazbo številnim

generacijam študentov. Veliko od teh se je zaposlilo tudi v Luki Koper, naša družba pa s fakulteto sodeluje tudi na različnih strokovnih področjih.



FPP je ob jubileju pripravila slavnostno akademijo, ki so se je udeležili tudi predstavniki Luke Koper.

V slogi je (po)moč

Na ladji **Nicolas Delmas**, ki je konec septembra iz našega pristanišča krenila na pot, je bil prav poseben kontejner. V njem so bile tri tone medicinskega materiala, oblek in igrač, namenjenih v Bejrut.

 MATEJA CLARICI  MATEJA CLARICI, OSEBNI ARHIV ALJE CRNELJ KHOUEIR



V začetku avgusta je v tamkajšnjem pristanišču prišlo do silovite eksplozije. Udarni val je stresel mesto in terjal skoraj 200 žrtev, več kot 7.000 ljudi je bilo ranjenih. Novica je obkrožila svet in veliko organizacij ter posameznikov je takoj pričelo z zbiranjem pomoči.

Med njimi tudi Slovenka **Alja Crnelj Khoueir**, ki jo z Libanom povezuje življenjski sopotnik **Ziad**. Spoznala sta se na Harvardu, kjer sta kot oftalmologa službovala. Po poroki in rojstvu sina se je preselila v Bejrut, a se zaradi gospodarske krize v Libanonu kmalu vrnila v Slovenijo. S sinom sta julija letos odšla na počitnice v Bejrut, a sta ga morala zaradi obvezne karantene predčasno zapustiti – to je bilo le štiri dni pred eksplozijo.

Košček k humanitarni akciji je prispevala tudi Luka Koper in vsi, ki so poskrbeli, da je kontejner prišel do cilja: špedicija Gemini, ladjar CMA CGM in carina.

Neverjeten odziv na prošnjo

»Ziada prve pol ure nisem dobila na telefon, ker ga je udarni val vrgel na tla, pri čemer si je izpahnil ramo. V hudih bolečinah je odšel v bolnico, ampak bil je živ. Bilo je veliko žrtev in ranjenih, ki so oslepeli, izgubili roke in noge, predvsem zaradi pokanja stekel. In toliko žrtev zaradi skorumpiranih in neodgovornih politikov, ki so prezrli vsa opozorila pristaniške uprave, da je v nekaterih skladiščih nevaren tovor. Ljudje so ostali brez strehe nad glavo, brez vsega.

Tako sem se odločila, da pomagam, kolikor je v moji moči. Za pomoč pri zbiranju materiala sem prosila direktorja Kirurškega sanatorija Rožna dolina dr. **Janeza**

Bajca. Ta je pozval vsa farmacevtska podjetja, s katerimi sodelujejo. Tudi sama sem prosila za pomoč kolege in nabrali smo 62 škatel materiala. Ker je bilo v kontejnerju še veliko prostora, mi je **Bine Štancar**, direktor CMA CGM Slovenija, svetoval, da se povežem s Karitasom. Tu sem dobila kontakt **Janje Thompson**, ki vodi društvo Mamice za ruandske otroke. Donirali so več kot dve toni oblek in igrač,« je zgodbo opisala Alja.

Tudi mi ponudili storitve brezplačno

Košček k tej zgodbi je prispevala tudi Luka Koper in vsi, ki so poskrbeli, da je kontejner prišel do cilja: špedicija Gemini, ladjar CMA CGM in carina. Vsi deležniki v logistični poti smo se odločili, da priskočimo na pomoč in vse storitve opravimo brezplačno. V Luki Koper smo tako poskrbeli za praznjenje kombijev in polnjenje kontejnerja ter za nakladanje na ladjo.

Ko je bilo blago spravljeno in naloženo, si je organizatorica humanitarne pošiljke oddahnila: »Vse je potekalo neverjetno hitro in gladko. Vsi so bili prijazni, potrpežljivi in ustrezljivi – še nikoli se nisem ukvarjala s takšno pošiljko in sem zato najbrž zastavila mnogo neumnih vprašanj. Iskreno se zahvaljujem vsem za pomoč in izrekam vse pohvale.«



POPRAVEK

V prejšnji številki se nam je v članku Kar imate vi, je Amerika! zatipkalo ime gospoda Jova Babića, ki je po 40 letih prišel na obisk v Luko Koper. Gospodu Babiću se za napako iskreno opravičujemo.

Priznanje za dolgoletno podporo lokalnemu športu

 MATEJA CLARICI  MATEJA CLARICI

Na slovenski dan športa, 23. septembra, ki smo ga letos obeležili prvič, je v koprski Taverni potekala podelitev nagrad Športnik Kopra 2019. Športna zveza Koper je razglasila najboljše športnice, športnike in športne klube Mestne občine Koper za minulo leto. Posebno priznanje si je prislužila tudi Luka Koper kot dolgoletna podpornica športnih društev in vrhunskih športnikov Mestne občine Koper. »V fazi zbiranja predlogov je strokovni svet izpostavil Luko Koper kot zgledni primer gospodarske družbe, ki se zaveda širšega družbenega pomena športa za zdravje in vsesplošno dobrobit ljudi. To dokazuje z znatno dolgoletno finančno podporo koprskemu športu, hkrati pa s spodbujanjem sodelovanja na športnih dogodkih in prireditvah, tudi lastne zaposlene motivira h krepitvi zdravega duha v zdravem telesu,« je odločitev

Športne zveze utemeljil sekretar **Goran Sambt**. Najvišja priznanja so prejeli kajakašici **Anja Osterman** in **Špela Ponomarenko Janič**, kajtar **Toni Vodišek**, za najboljšo ekipo pa so bili izbrani košarkarji **Kopra Primorske**.



Nov svetovni rekord

 MATEJA CLARICI  FLORIAN BURGHARDT



Na evropskem prvenstvu v prostem potapljanju v grškem mestu Kalamata, ki je potekalo v sredini septembra, je naša sponzoriranka **Alenka Artnik** dosegla nov svetovni rekord: z dvema plavutkama se je spustila v globino 94 metrov, s čimer je za en meter izboljšala zadnji najboljši rezultat v tej disciplini.

»Zelo sem zadovoljna s potopom, vse je potekalo po protokolu, pogoji so bili vrhunski. Trenirala sem na polno, čeprav je bilo to leto zelo naporno. Bili so vzponi in padci, z novim rekordom pa sem potrdila svojo vrhunsko formo. Rada bi se zahvalila Luki Koper, ki me že tretjo sezono spremlja. Brez njihove podpore teh rekordov ne bi bilo možno doseči. Upam, da bomo v prihodnje še sodelovali in skupaj šli še malo globlje,« je nov rekord komentirala Artnik.

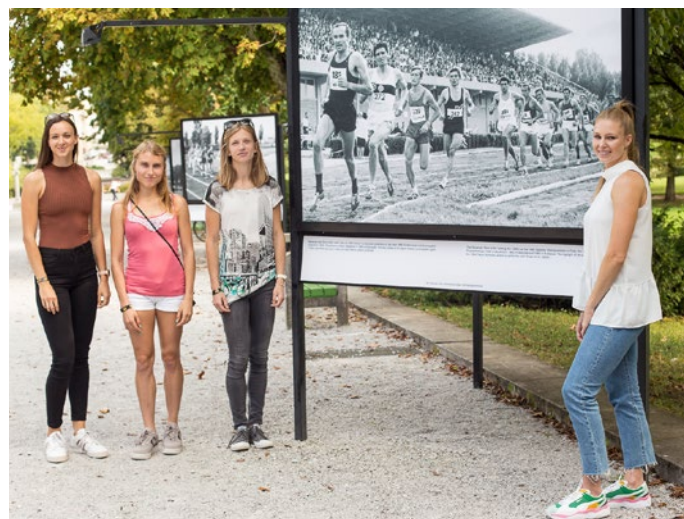
100 let Atletske zveze Slovenije

 MATEJA CLARICI  PETER KASTELIC / AZS

Slovenska atletika je na dvorišču Tivolskega gradu obeležila 100-letnico delovanja z odprtjem razstave zgodovinskih mejnikov in dosežkov slovenskih športnikov.

Razstava bo na Jakopičevem sprehajališču ljubljanskega parka Tivoli na ogled do 15. decembra. Razstava nudi prijeten sprehod med podobami iz vseh obdobjev slovenske atletske zgodovine.

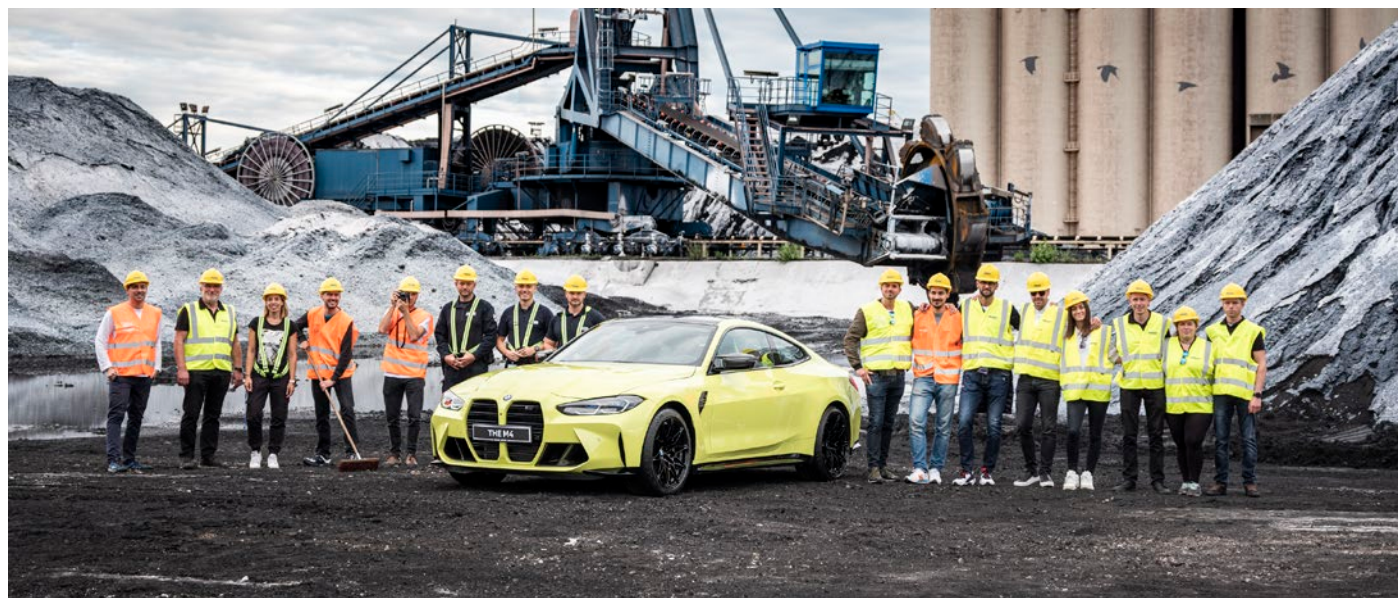
Pokrovitelj razstave je Luka Koper.



BMW zverini 'driftali' po luki

Konec septembra smo v pristanišče sprejeli številčno produkcijsko ekipo družbe BMW iz Münchna, ki je pri nas posnela material za digitalno kampanjo predstavitve novih M3 in M4 modelov.

✍ MATEJA DOMINKO 📷 TOBIAS MANUEL DEBUS, THE MEDIA DEPARTMENT, IN GEORG LINDACHER, OUREA PRODUCTIONS



Vratolomna vožnja po luških površinah in snemanje atraktivnih avtomobilskih linij bosta ostala živ spomin na dogodek, ki je od nas zahteval veliko iznajdljivosti in truda širšega luškega kolektiva.

Zakaj koprsko pristanišče?

»Luko Koper smo izbrali, ker je ponujala izredno in unikatno lokacijo za tri popolnoma različne programe v 24 urah, kar se je zgodilo prvič v avtomobilski industriji. Priredili smo VIP-srečanje produkcijske ekipe na lokaciji, fotografiranje in zahtevno video snemanje, za zaključek pa še ekskluzivni VIP-dogodek za naše najboljše kupce – premierni ogled novih BMW M3 in M4 modelov v zaprtem skladišču.

Zaradi profesionalnosti in prilagodljivosti naših partnerjev iz Luke Koper smo lahko izpeljali vse načrtovano. To je bila res izjemna izkušnja zame, za mojo ekipo in naše stranke,« je komentiral **Markus Flasch**, predsednik uprave BMW M.

Tri, dve, ena – akcija!

Florian Stiller, vodja dogodkov in marketinških kooperacij v BMW Group za Srednjo in JV Evropo: »Zaradi velike fleksibilnosti in znanja pristaniške ekipe je bilo to snemanje ena od mojih najboljših izkušenj, odkar delam za BMW. Ko imaš nor projekt z zahtevno vizijo, ga je vedno težko izvesti v celoti, saj v procesu sodeluje veliko ljudi. A v Luko Koper so nas z iznajdljivostjo in odličnim sodelovanjem nenehno presenečali, uresničili naše želje in pričakovanja.«

Velik zalogaj za Luko Koper

»BMW je naša stranka, glavino pretovarjamo za Turčijo, nekaj tudi za Egipt in Izrael. Veseli nas skorajšnja gradnja nove BMW-jeve tovarne v Debrecenu na Madžarskem, od koder bo Koper zagotovo najbolj ugodna točka za izvoz vozil iz Evrope. V luči dobrega sodelovanja in potenciala za širitev pretovora smo ugodili zahtevni prošnji za snemanje. Dogodku smo prilagodili

delo na več terminalih in pomagali pripraviti sceno, zagotovili visoko stopnjo varnosti in tajnosti na sceni, požarno varnost in asistenco pri zahtevnem operativnem urejanju prizorišč,« je povedal **Gregor Belič**, vodja Terminala za avtomobile.

4 lokacije snemanja: kontejnerski terminal, terminal za premog, terminal avtomobilov in depo, VIP-dogodek se je odvil v skladišču generalnih tovorov, menjavo gum je opravil Avtoservis. Zaradi varnosti so bili ob sceni stalno prisotni reševalci, naši varnostniki in gasilci. Slednji so vskočili pri dodatnem močenju površine, da sta avta bolje 'driftala'. Ekipa za en snemalni dan je štela več kot 50 ljudi, dostop do prizorišč je bil močno omejen. Ko je režiser na izvidniškem obisku videl enega od naših varnostnikov, ga je želel imeti v videu in ga je uvrstil v kratek kader. Avtov se zaradi tajnosti kampanje ni smelo slikati, med mirovanjem sta bila pod ključem stran od oči. Atraktivno snemanje z dronom je opravil 19-letni Britanec **Luke Bannister**, petkratni svetovni prvak v tekmovanju z droni in hkrati z doseženo hitrostjo letenja 240 km/h tudi aktualni Guinnessov rekorder.





Ko pozvoni e-poštar ...

Vsak dan po spletu potuje 112 milijard poslovnih elektronskih poštnih pošilk. Te so dvorezen meč – so ključno delovno orodje, ki pa lahko ogroža našo učinkovitost. Z upoštevanjem pravil e-komuniciranja bo naše sporočilo bolj učinkovito in bolje 'slišano'.

 MEDI ADE



Ste kdaj prejeli poslovno e-pošto ...

- iz katere niste razbrali, zakaj ste skupaj z 10 drugimi naslovniki v kopiji sporočila, čeprav se ta vas in vašega dela sploh ne tiče;
- v kateri je bilo sporočilo tako dolgo, da ste ga samo zaprli in 'shranili' za kasneje;
- ki je imela klicaj za visoko pomembnost, pa vsebina ni bila odločilnega pomena za vaše delo;
- v kateri je pošiljatelj pisal z VELIKIMI TISKANIMI ČRKAMI, da ste imeli občutek, kot da na vas KRIČI?

Če ste na katero koli vprašanje odgovorili z 'da', berite dalje.

Živimo v dobi e-poštnega terorizma?

Če nekoga ne dobimo na telefon, običajno ne čakamo – pošljemo mu e-pošto. Marsikdo precej lažje napiše e-sporočilo, kot da nekoga pokliče. Včasih se je s skupino sodelavcev za sestanek lažje dogovoriti po e-pošti, kot pa s šestimi ljudmi, z vsakim posebej osebno ali po telefonu, usklajevati, kdaj imamo pol ure časa za srečanje.

A pošiljanje e-sporočil lahko gre tudi v skrajnosti. Mnogi danes tarnajo, da živijo v dobi e-poštnega terorizma, saj na dan prejmejo 120 in več sporočil. Nemogoče je vse prebrati, kaj šele nanje odgovoriti ali izpolniti vse obveznosti, ki iz njih izhajajo ... Zato je nujno, da se držimo določenih zakonitosti tudi pri tem načinu komunikacije.

Še prijatelji vam bodo hvaležni

Pri pisanju upoštevajte, da so dolga sporočila težko

berljiva in prejemnika že na prvi pogled odvrnejo. Tekst raje členite v odstavke in pišite kratke stavke. Prav tako odvrne uporaba velikih tiskanih črk, saj ima bralec občutek, da nanj kričite. Za seboj vedno preberite – popravite morebitne zatipke in slovnične napake. Uporabljajte ločila.

Funkcijo visoka pomembnost sporočila uporabljajte premišljeno in le, ko je sporočilo res pomembno. Če vsako e-pošto spremlja !, se njegov pomen v očeh bralca hitro izniči. Možnost *Odgovori vsem* uporabite, ko je res nujno, da vsi prejemniki prejmejo vaš odgovor. Sporočil drugih ne kopirajte in ne posredujte priponk brez soglasja izvirnega pošiljatelja. Verjemite, če se boste držali teh splošno veljavnih smernic tudi v zasebni komunikaciji, vam bodo prijatelji hvaležni.

Pri količini vsak dan prejete e-pošte je skoraj nemogoče vso prebrati, kaj šele nanjo odgovoriti ali izpolniti vse obveznosti ... Zato je nujno, da se držimo zakonitosti e-komuniciranja.

Mežikci, smeški in srčki niso doma v poslovni komunikaciji

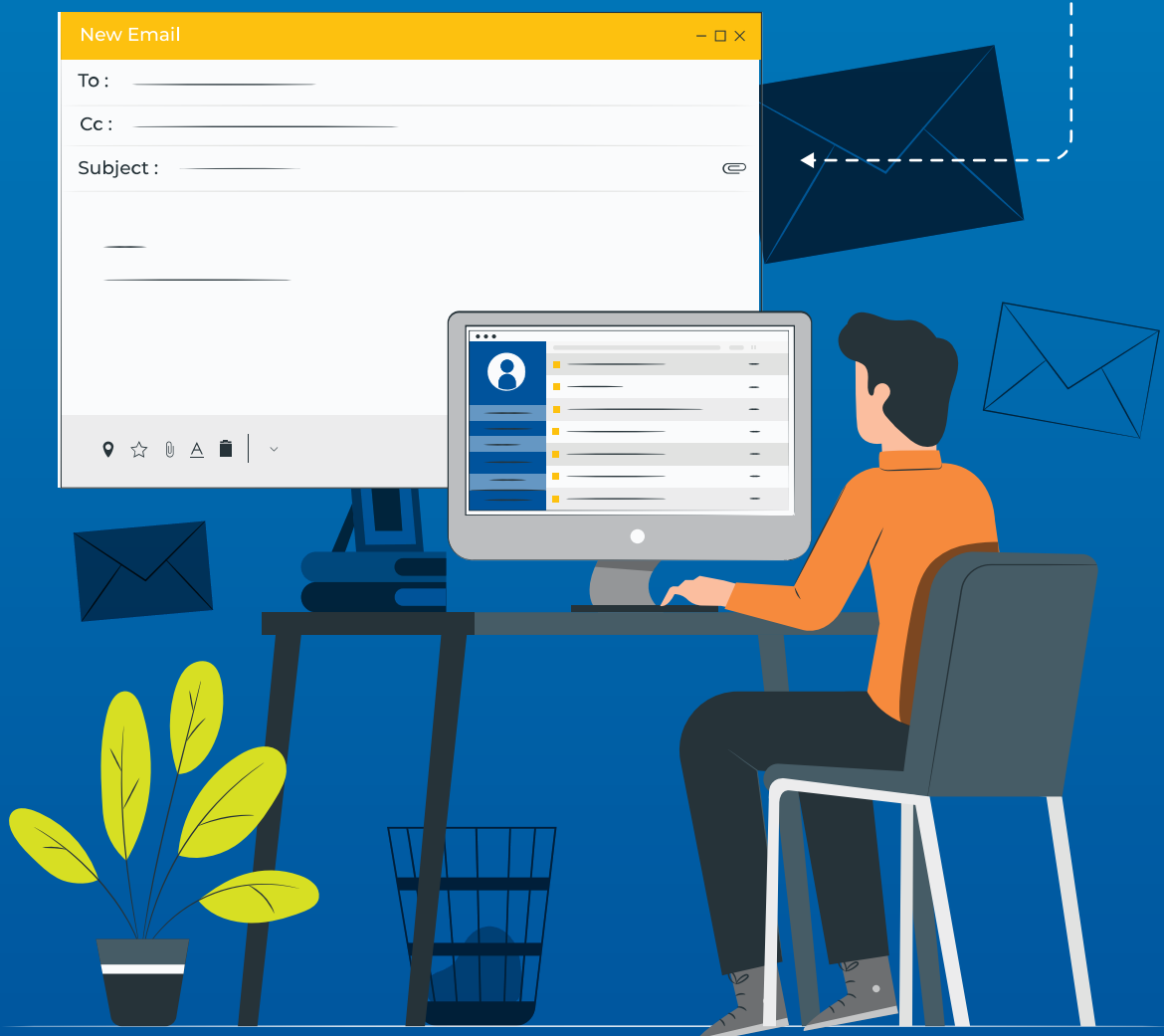
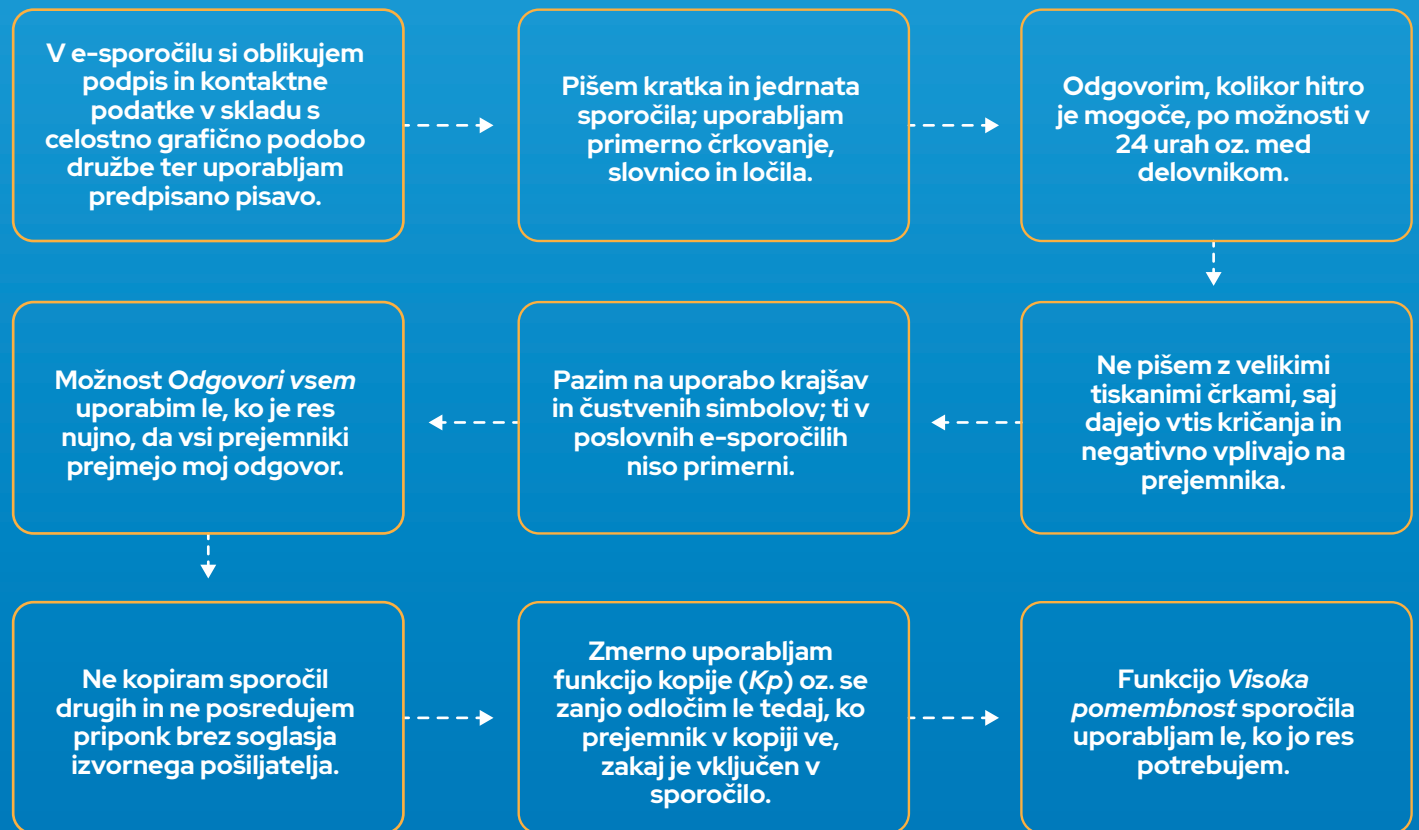
Vse že zapisano velja tako v osebni kot v poslovni e-komunikaciji. Kaj je na tem področju še zaželeno ali prepovedano? V e-sporočilo si oblikujte podpis in kontaktne podatke v skladu s celostno grafično podobo (CGP) družbe ter uporabljajte predpisano pisavo. Pošiljatelju odgovorite kolikor hitro je mogoče, po možnosti v 24 urah oz. med delovnim dnevom. Pri bolj kompleksnih sporočilih in/ali nalogah mu sporočite, da se boste oglasili v kratkem.

Ohranjajte rdečo nit sporočila, zato vedno

Odgovorite (Reply/Reply all), namesto da bi začeli Novo sporočilo. Tako bo imel prejemnik vse informacije na enem mestu in mu ne bo treba brskati med poslanimi sporočili. Ne uporabljajte e-sporočila za pošiljanje zaupnih podatkov. V *Zadevo* vpišite ključne informacije iz sporočila, ne pa splošnih, kot so 'obvestilo', 'sporočilo' idr. Če ste odsotni, vklopite avtomatski odzivnik in napišite, do kdaj vas ne bo ter kdo vas medtem nadomešča.

In za konec: previdno z uporabo krajšav in čustvenih simbolov. Tem naj bi se v poslovnih e-sporočilih izogibali.

Zlata pravila pisanja in pošiljanja e-pošte



Optimistično v novo sezono

MATEJA CLARICI ARHIV RD KOPER



Letošnja članska ekipa RD Koper

Rokometno društvo Koper 2013 je novo sezono začelo pred nekaj tedni. Izzivov je bilo ob začetku sezone kar veliko. Pred začetkom nove sezone je prišlo tudi do zamenjave na čelu kluba: dolgoletnega predsednika **Aljoša Bertoka** je nasledil **Nejc Poklar**, s katerim smo opravili pogovor.

Pred kratkim si postal predsednik kluba. Kakšni so tvoji cilji?

Vloga rokometnega funkcionarja je zame nekaj novega, saj sem bil do lani igralec. Zelo sem vesel, da sem dobil priložnost ostati v rokometu tudi po zaključeni igralski karieri. Zato novo vlogo cenim in se v njej super počutim. Zavedam pa se odgovornosti. Ciljev je veliko, vsi pa so vezani na ohranjanje stabilnosti društva ter napredek tako na športnem kot organizacijskem področju.

V novi sezoni ste odigrali štiri tekme. Prva ocena?

V to sezono smo vstopili optimistično, saj smo sestavili zelo dobro ekipo, ki je prava mešanica mladih talentov in starejših, izkušenih igralcev z mednarodnimi izkušnjami. Sledimo viziji, da jedro članske ekipe predstavljajo doma vzgojeni koprski igralci, kar je zaščitni znak društva.

Mislim, da imamo ekipo za velike dosežke, a bo to treba pokazati na igrišču. Zaenkrat nam še ni povsem uspelo. Prve štiri tekme smo odigrali nekoliko pod pričakovanji. Zavedamo se, da zaradi uigravanja novih igralcev ter daljšega premora brez treningov in tekem forma še ni optimalna. To obdobje sprejemamo kot spoznavno, kot del naravne poti do želenega nivoja igre, ki ga od nas pričakujejo navijači.

Epidemija COVID-19 je prizadela tudi šport. Kako je društvo reagiralo na te spremembe?

V društvu smo se nanje dobro pripravili. Veliko organizacijskih stvari smo morali postaviti na novo, da so usklajene z vladnimi ukrepi in drugimi navodili. Veseli smo, da lahko vsem mlajšim selekcijam omogočamo normalno

treniranje in da imamo dovoljenje, da nas na članskih tekmah naši zvesti navijači lahko spodbujajo v živo.

Kakšni so največji izzivi kluba?

Največji izziv je napredek pri delu z mladinskimi selekcijami, ki so temelj delovanja našega društva. Ključna cilja sta tudi ohranjanje dobrih medsebojnih odnosov na vseh nivojih društva ter ohranjanje finančne stabilnosti, ki je v današnjem času še večji in pomembnejši izziv kot doslej.

Luka Koper je zlati sponzor kluba in RD Koper podpira že vrsto let. Za kakšno sodelovanje gre?

Luki Koper smo zelo hvaležni. Na sodelovanje, ki je že zdavnaj preraslo v partnerstvo, smo zelo ponosni. Štejemo si ga v veliko čast, saj vsi vemo, kakšen ugled uživa Luka Koper in kakšen je njen pomen v lokalnem okolju. Je eden od stebrov našega društva, ki nam zagotavlja stabilnost in nam omogoča, da izpolnujemo naše rokometno poslanstvo.



Prejšnji in aktualni predsednik kluba: Aljoša Bertok (levo) in Nejc Poklar.

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: Sebastian 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.
Grafika na naslovnici: Igor Lennasi
Foto 2. strani: Tatjana Jazbec
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1980 izvodov
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si
Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.
»Na koncu niso leta življenja, ki štejejo, ampak koliko življenja je bilo v teh letih.«
Abraham Lincoln