

2021/02

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

15. letnik Truški

G L A S N I K



Slovenska vojska in policija
nepogrešljivi v pristanišču

4 **Naši tuji trgi – Češka**

Češka republika je za Luko Koper četrto najpomembnejše tržišče, takoj za Avstrijo, Madžarsko in Slovaško. Ima dobro razvito avtomobilsko industrijo, ki prispeva 10 % v BDP.

5 **Zaledni terminal Luke je naš skladiščni adut**

Pogovor z Bojanom Babičem, ki je od 1. januarja letos na čelu zalednega terminala Luke Koper, naše hčerinske družbe Adria Terminali.

7 **Sprememba prostorskih aktov za drugi tir – četrtič**

O tem, ali bo nova hitra železniška proga med Divačo in Koprom imela enega ali dva tira smo se skozi več kot 20 let dolgo obdobje težko zedinili.

8 **Evropska sredstva za infrastrukturo in opremo**

V Luko Koper uspešno sodelujemo v številnih sofinanciranih projektih s strani EU. Od aktivnih projektov smo do konca leta 2020 že uspešno počrpali 5,7 milijona evrov.

10 **Tovor namesto na Sever – v Koper**

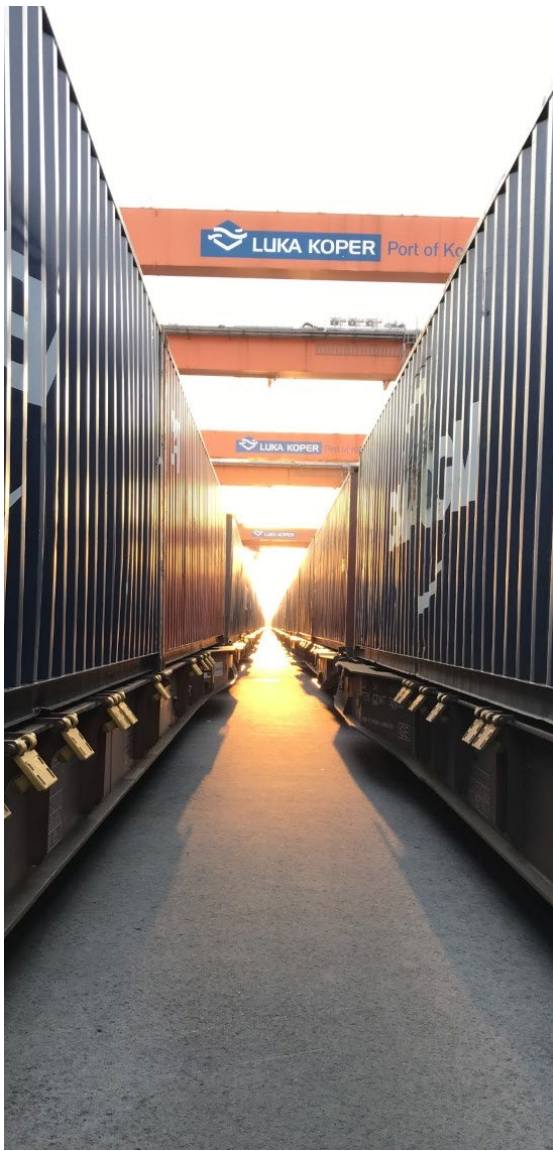
Slovenski logist Comark je pošiljatelju predstavil alternativo in kakovostno ponudbo. Ta je tovor namesto v Nemčijo preusmeril v Luko Koper.

15 **Pomorska policija: dokler ne dajo zelene luči, ladje stojijo**

Ladje na svojih poteh po širnih morjih večkrat prečkajo nevidne državne meje, dokler se ne ustavijo na cilju in varno privežejo ob kopno. Takrat se začne delo za slovenske policiste.

16 **Pihalni orkester Koper: 40 let glasbenih zgodb**

Pihalni orkester Koper bo letos POKal od veselja, saj bo konec leta praznoval 40 let.



© ALEŠ TOMAC

Benetke kaznovane zaradi nezadostne globine

TATJANA JAZBEC

Luka Koper ostaja tudi v letu 2020 po pretovoru kontejnerskih enot (TEU) na prvem mestu v Jadranu.

Z izjemo reškega pristanišča, kjer so na kontejnerskem terminalu na Brajdici presegli zgodovinsko mejo 300.000 TEU, so v primerjavi z letom 2019 manj kontejnerjev pretovorila prav vsa jadranska pristanišča.

Aliansa Ocean za letošnje leto na splošno napoveduje nekoliko višje številke kot v letu 2020.

Promet kontejnerjev najbolj upadel v Benetkah

Največji padec beležijo v Benetkah, kjer jim je promet kontejnerjev v dveh letih padel za nekaj več kot 100.000 TEU. K zmanjšanju prometa je zagotovo prispevala tudi odločitev alianse Ocean (Cosco, CMA CGM, OOCL in Evergreen), da z direktnimi kontejnerskimi ladjami, ki prihajajo z Daljnega Vzhoda, od leta 2020 ne vozijo več v to pristanišče. Odločitve niso preklicali niti za letos. Razlog naj bi bile premajhne globine morja v kanalu Malamocco – Marghera.

Koper: prvo jadransko pristanišče v prihodu

Na destinaciji Jadran alianse Ocean torej ostajajo Koper kot prvo pristanišče v prihodu, sledita še Trst in Reka. Sicer pa aliansa Ocean za letošnje leto na splošno napoveduje nekoliko višje številke kot v letu 2020. Na njenih linijah po svetu potuje 333 ladij s kapaciteto preko 4 milijone TEU. V Benetke ne plujejo niti kontejnerske ladje drugega direktnega servisa z Daljnim vzhodom, ladje alianse M2 (Maersk Line in MSC). Tudi pri tem servisu je Koper prvo pristanišče ob vplutju v Jadransko morje, s to razliko, da se na Reki ustavijo šele na poti nazaj.

Pretovor kontejnerjev (TEU)

	leto 2020	primerjava z letom 2019
Koper	945.051	-1,49 %
Trst (TMT)*	687.921	- 0,10 %
Benetke	528.676	- 10,86 %
Reka	344.091	+ 12,80 %
Ravenna	194.868	- 10,67 %

*Tržaška pristaniška uprava še ni uradno objavila podatkov o pretovoru, zato številka vsebuje le pretovor na kontejnerskem terminalu, ki ga upravlja Trieste Marine Terminal.

Kaj je ime?



»Kaj je ime? Čemur se reče vrtnica, enako sladko z drugim imenom bi dišalo,« pravi Shakespeare v tragediji *Romeo in Julija*. Ker smo v mesecu kulture, je tudi uvodnik kulturno ali bolje rečeno pesniško navdihnjen. Tudi Prešeren je v gazeli z naslovom *Pesem moja je posoda tvojega imena* razmišljal o tem pojmu. S to pesmijo je sicer hotel ponesti ime ter slavo ljubljene osebe čez domači in tuji svet, jo zapisati v večnost. Tudi imena ladij prenašajo ime in slavo osebe, kraja daleč čez širna morja. Poimenovanje plovil je star običaj. Velikokrat ta nosijo žensko ime, baje zato, ker prinaša srečo. Čeprav lahko zasledimo tudi razlago, da je izbor ženskega imena povezan s tesnim, skoraj intimnim odnosom, ki ga ima kapetan s svojo ladjo. Pri tovornih ladjah pa še najpogosteje naletimo na imena krajev. V času številčne flote slovenskega ladjarja Splošna plovba smo lahko naleteli na mnoga slovenska mesta, kraje in hribe: Gorica, Ljubljana, Bled, Portorož, Kras, Bela krajina, Triglav, Nanos. Med temi sta bili tudi dve ladji z imenom Koper. Prvo so kupili leta 1967 in jo prodali natanko 20 let kasneje, drugo pa so uporabljali med leti 2005 in 2012. Prevažali sta razsute tovore. Nobene druge prekooceanke nisem našel, ki bi se imenovala Koper. Do danes. Grški ladjar Neptune Lines se je namreč odločil, da eno od svojih ladij poimenuje Koper. To ladjo bomo v našem pristanišču prvič privezali samo dan po izidu te številke Luškega glasnika. Ladja sicer ne bo prvič v Kopru. Videvali smo jo redno, vendar z imenom Nocc Kattegat. Pravzaprav tudi to ni njeno izvirno ime. Krstili so jo leta 2004 kot Grande Lagos. Namreč z imeni ladij je tako, da ob vsaki menjavi lastništva ta zamenja tudi ime. In ker je grški ladjar kupil ladjo, ki jo je imel prej v najemu, jo je tudi preimenoval. V Koper. Po več kot 30 letih bo tako ime našega pristaniškega mesta ponovno plulo po širnih morjih in poneslo slavo pomorske države v daljne, tuje kraje. Vendar to je že tema za naslednjo številko, ko bomo obeležili 30-letnico resolucije o pomorski usmerjenosti Slovenije.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Gospodarstvo po pandemiji



Glede okrevanja gospodarstva po pandemiji sem optimistka z zamikom. Zagotovo smo z ohranitvijo pretežnega števila delovnih mest ustvarili pogoje za hitro okrevanje potrošnje v času, ko se bodo zaježitveni ukrepi sproščali. Na splošno Analitika Gospodarske zbornice Slovenije ocenjuje, da je negativni vpliv drugega vala pandemije na gospodarstvo precej manjši, približno pol manj kot v spomladanskih mesecih 2020. K temu so seveda prispevali tudi bolj ciljno usmerjeni zaježitveni ukrepi v drugem valu.

Tako imamo skoraj črno-belo sliko gospodarstva. Večinoma dobro delujoče industrijske panoge na eni in obupane storitvene dejavnosti na drugi strani. Pri industrijski proizvodnji, ki je v letu 2020 upadla za 5 %, a je bila izredno močna v zadnjem četrtletju 2020, v letošnjem letu pričakujemo rast v višini okoli 5 %. Vezano na industrijo vidimo obetajoče trende okrevanja tudi v gospodarskem prometu, tako v železniškem kot cestnem. Seveda pa je pandemija podjetja tudi znotraj istih dejavnosti zelo različno prizadela. To velja tudi za logistična podjetja, kjer je njihova prizadetost v veliki meri odvisna od vrste blaga in usmerjenosti na mednarodna tržišča. V prvem valu epidemije smo bili priča velikemu padcu v avtomobilski industriji s tudi 40% padcem v posameznih segmentih, ki je neposredno vplival tudi na logistična in transportna podjetja.

Tudi Luka Koper se je lani soočala s padcem pretovora, a sem prepričana, da bo zaradi pregovorne prilagodljivosti, konkurenčnosti ter geostrateške lege naše pristanišče tudi iz te krize izšlo kot zmagovalec. Verjamem, da bo že v letošnjem letu, predvsem pa v naslednjem, beležilo hitro rast, tudi na segmentih pretovora, ki so bili zaradi pandemije prizadeti. Tako Luka Koper dejavno spodbuja okrevanje ne samo same sebe, temveč daje pozitiven impulz tudi našim drugim gospodarskim dejavnostim, s katerimi je tako tesno povezana.

Mag. Sonja Šmuc,
generalna direktorica Gospodarske zbornice Slovenije

Naši tuji trgi – Češka

Češka republika je za Luko Koper četrto najpomembnejše tržišče, takoj za Avstrijo, Madžarsko in Slovaško. Ima dobro razvito avtomobilsko industrijo, ki prispeva 10 % v BDP, v letu 2019 pa so izdelali 1,45 milijona vozil.

 ROK ŠTEMBERGER  MATEJA CLARICI



V uvozni smeri pretovarjamo kontejnerje s sestavnimi deli avtomobilov in pločevino, v izvozni smeri pa prevladujejo avtomobili in izdelki metalurške industrije, ki prav tako igra pomembno vlogo v trgovinski bilanci države. Zaradi svoje geografske umeščenosti češko gospodarstvo s pridom izkorišča dostop do morja tako preko severnoevropskih kot jadranskih pristanišč. Prednost kopskega pristanišča je v krajših razdaljah na morski strani, kopenske povezave pa so nekoliko daljše, a se z leti izboljšujejo predvsem železniški servisi.

Zaradi svoje geografske umeščenosti češko gospodarstvo s pridom izkorišča dostop do morja tako preko severnoevropskih kot jadranskih pristanišč.

Od novembra redni intermodalni servis med Koprom in Mělníkom

V novembru lani je tako pričel delovati redni intermodalni servis med Koprom in terminalom Mělník, ki se nahaja približno 30 kilometrov severno od Prage. Gre za servis ladjarja Maersk, ki v sodelovanju s prevoznikom PKP Cargo International računa predvsem na izvozne količine s Češke, ki bodo preko Kopra potovale v Sredozemlje in na Daljni vzhod. Kontejnerski terminal je imel doslej direktne povezave predvsem z vzhodnim predelom Češke, z omenjeno povezavo pa bolje pokrivamo še območje Bohemije. To skupaj z ugodnimi pomorskimi tranzitnimi časi predstavlja zanimivo alternativo pri izvozu v prekomorske dežele. Kontejnerski terminal je sicer tedensko povezan s sedmimi logističnimi centri na območju Češke.

Pretovor za Češko v letu 2020:



Skupni pretovor:
800.000 ton



Kontejnerji
58.000 TEU



Avtomobili
126.000 kosov



Nov predstavnik na Češkem

Z 2. januarjem 2021 je mesto predstavnika Luke Koper na Češkem prevzel **Ivan Perič**. V Luki Koper je zaposlen 13 let, pred tem je v Luki dve leti delal kot študent. Začel je kot kontrolor na PC KT, nadaljeval kot komercialist v Službi trženja, nato ga je pot vodila še od komercialista PC TST do vodje Terminala za sipke tovore.

Zaledni terminal Luke je naš skladiščni adut

Bojan Babič je od leta 2007 vodil Potniški terminal Luke Koper, od 1. januarja letos pa je na čelu zalednega terminala Luke Koper, naše hčerinske družbe Adria Terminali.

 MATEJA DOMINKO  ARHIV ADRIA TERMINALI

Kako si doživel ta preskok v poslu?

Potniški terminal sem vodil od začetka, ko smo v Luki šele pričeli z dejavnostjo križarjenja. To sem delal maksimalno zavzeto in s polno odgovornostjo, saj sem projekt 'oblikoval' od prvega dne. Delo je temeljilo na zahtevah kupcev/ladjarjev, globalnega trga in zahtevah družbe. V oktobru so mi ponudili izziv vodenja družbe Adria Terminali v Sežani. Nisem se veliko obotavljal in ponudbo sprejel. Zagotovo je k tej odločitvi pripevala situacija v svetu križarjenja, saj v letu 2020 nismo sprejeli niti ene potniške ladje. To je bil velik padec v primerjavi z rekordnim letom 2019.

Adria Terminali stabilno posluje in je v dobri kondiciji. Kaj ponuja strankam?

V osnovi imamo veliko skladiščno površino (zaprta in odprta skladišča), veliko carinsko skladišče, smo v neposredni bližini koprskega pristanišča ter v tem smislu lahko ponudimo najsodobnejše intermodalne transportno logistične storitve. Naj poudarim veliko mero prilagodljivosti strankam v primerjavi z Luko Koper, ki jih Luka morda ne more ponuditi v okviru nasičenega pristaniškega prostora.

Adria Terminali ponuja tudi celovito paleto dodatnih storitev, predvsem pa 'paket' najema prostora skupaj z našimi storitvami. Pri zagotavljanju dodatnih skladiščnih površin si pomagamo s šotori, ki smo jih kupili ali jih skladno s potrebami najemamo.

Kje vidiš največje priložnosti?

Teh je vedno veliko. Treba bo poiskati še večje sinergije z matično družbo, bodisi s poslovnimi partnerji v okviru Luke Koper, v sredstvih, kapitalu, ki ga ima Luka v neposredni bližini (zemljišča), lahko tudi v znanju, ki ga lahko izkoristimo v okviru Luke Koper. Priložnosti so lahko tudi v bližini močnega italijanskega trga (Friuli, Veneto ...). Naša velika prednost je dobra povezava z zaledjem preko železniških industrijskih tirov, ki jih na terminalu imamo in jih nima vsak suhozemni terminal. Železnica je v našem poslu danes adut.

S tabo vred sežanski kolektiv šteje 24 članov. Kako so te sprejeli?

Če predstavim po zadolžitvah oz. skladiščih na terenu našo ekipo sestavljajo: v skladišču zbirnik delajo štirje skladiščniki/delovodje in dva skladiščna manipulant. Na odprtem skladišču delajo dva skladiščnika/delovodji, en upravljalec mehanizacije in štirje skladiščni manipulant. Za skladišče odpadne plastike skrbijo skladiščnik/delovodja in trije skladiščni manipulant. Ob vstopu na terminal imamo kamionsko parkirišče, ki ga pokrivata redar in skladiščni delavec, na skladišču peletov storitve izvajajo zunanji pogodbeni sodelavci. V pisarnah so še referent logističnih

storitev, poslovna sekretarka, tehnolog in operativni vodja. Imamo dober kolektiv in mislim, da so me sprejeli zelo dobro, za boljšo oceno pa me vprašajte čez nekaj časa.

Nujno je, da priložnosti, ki jih Luka ne more uresničiti v pristaniškem prostoru, poskusimo prenesti na sežanski terminal.

Kakšni so načrti za letos?

Lansko leto smo zaključili s skoraj 100% izpolnitvijo poslovnega načrta, v letu 2021 si želimo 5% rasti. Nabavili bomo nekaj novih strojev (en kontejnerski manipulator, 16-tonski viličar, nekaj manjših viličarjev), načrtujemo pa tudi povečevanje zaprtih skladiščnih kapacitet. To so osnovne smernice. Velik poudarek bo na iskanju novih strank, priložnosti in poslov, ki bi prispevali k nadaljnji stabilni rasti poslovanja.

Misel za popotnico ...

Moji prvi občutki so pozitivni. Kot direktor družbe si bom prizadeval, da sodelovanje Luke Koper in Adria Terminali še povečamo. Nujno je, da priložnosti, ki jih Luka ne more uresničiti v pristaniškem prostoru, poskusimo prenesti na sežanski terminal. Na tem prostoru namreč raste velik logistični center, ki bo v prihodnje postal še bolj pomemben. Naš suhozemski terminal ima pri tem veliko prednost in priložnost, da to izkoristi. Konkurenca je močna, ne spi, je živa ... ampak načeloma je to zdravo, saj smo tudi mi ves čas aktivni.



Za fotko so odložili masko, sicer pa se dosledno držijo vseh ukrepov, v zadnjih mesecih so imeli samo en primer okužbe.

Star karavanški predor julija z novo podobo

 TATJANA JAZBEC  MIŠKO KRANJEC

Železniški predor, ki pod Karavankami povezuje slovensko omrežje z avstrijskim in po katerem potujejo tudi tovari iz oz. v naše pristanišče, bo zaradi obsežne prenove zaprt do 10. julija. Ko bo nared, bodo njegovi varnostno-tehnični parametri ustrezali standardom, ki jih EU predpisuje za varen železniški promet. Po prenovi bo imel skoraj 8 km dolg tunel le en tir. Vlaki bodo skozenj vozili s hitrostjo do 120 km/h, večja pa bo tudi nosilnost proge (22,5 ton/os). Prenovitvena dela predora so v polnem teku. Do danes so sanirali predorsko cev, izkopali tehnične prostore za vgradnjo električne strojne opreme ter zaključili dela na tunelskem obodu. Sledila bo priprava odvodnjavanja, betoniranje centralnega kanala in talnih plošč, nato pa še dovoz tolčenca in vgradnja tirov, urejanje evakuacijskih poti, komunikacijskih sistemov ter sistemov za požarno

varnost. Obnovili in restavriralijo bodo tudi več kot 100 let stare vstopne portale, ki krasijo vhod v tunel.



V Trstu zamikajo gradnjo daljše kontejnerske obale

 TATJANA JAZBEC

Družba Trieste Marine Terminal (TMT), ki upravlja s kontejnerskim terminalom na VII. pomolu tržaškega pristanišča, se je leta 2015 v koncesijski pogodbi zavezala, da bo v širitev kapacitet terminala investirala 188 milijonov evrov. Najprej so načrtovali podaljšanje južnega dela pomola za 100 metrov, kar bi jim omogočalo sočasen privez dveh ladij matic ter nakup dveh kontejnerskih dvigal. Kot skrajni rok za pričetek del so določili 30. november 2020.

Po poročanju tržaškega časopisa Il Piccolo pa med TMT in tržaško pristaniško upravo potekajo pogajanja za odložitev načrtovanega podaljšanja za nekaj let

zaradi negotove prihodnosti na račun koronavirusa.

Namesto podaljšanja bi TMT najprej kupila dve zmoglivi kontejnerski dvigali (tip superpostpanamax) z dosegom 24 vrst v širino ladje in 9 kontejnerjev v višino. Po pisanju Il Piccola naj bi bila pristaniška uprava pripravljena sprejeti kompromis, a bi terminalistu v zameno skrajšala koncesijsko obdobje za deset let, tj. iz leta 2075 v leto 2065.

D'Agostinu podaljšali mandat

 TATJANA JAZBEC  DAMIJAN BALBI

Zenu D'Agostinu je italijanski minister za infrastrukturo **Paola De Micheli** podaljšal mandat predsednika uprave tržaške pristaniške uprave za štiri leta. D'Agostino je v luko Trst prišel februarja 2015. Najprej v vlogi komisarja, novembra 2016 pa so ga z dekretom imenovali na mesto predsednika uprave.

D'Agostino ima pomembno funkcijo tudi v združenju ESPO (European Ports Organisation), saj kot podpredsednik združenja opravlja že drugi mandat. Prvič so ga izvolili novembra 2018, drugič pa dve leti kasneje.



Sprememba prostorskih aktov za drugi tir – četrtič

  TATJANA JAZBEC

O tem, ali bo nova hitra železniška proga med Divačo in Koprom imela enega ali dva tira, smo se skozi več kot 20 let dolgo obdobje težko zedinili.

Začeli smo z enotirno progo. Zanj smo leta 2005 izdelali državni lokacijski načrt (DLN). Pristojni v državi so leta 2008 sprejeli odločitev, da se DLN dopolni z dodatnim vzporednim tirom, leto kasneje pa, da bo proga delno dvotirna (Divača–Črni Kal), delno pa enotirna (Črni Kal–Koper). Ker je Italija leta 2010 odstopila od navezave na drugi tir, je vlada postopek tretje spremembe prostorskih načrtov ustavila in se ponovno vrnila na enotirno progo na celotnem odseku Divača–Koper, za katerega je pristojno ministrstvo leta 2016 izdalo gradbeno dovoljenje.

Lani je vlada sprejela še en sklep: da prostorske akte spremenijo in dopolnijo s prostorsko umestitvijo dodatnega vzporednega tira. Gradnja slednjega bo stekla, ko bo prvi tir že zgrajen.

En tir ali dva ...

Leta 2017 je proga z dvema tiroma ponovno postala aktualna. Vlada je sprejela sklep, da ministrstvo za infrastrukturo pridobi vse potrebne pravne in strokovne podlage, ki bodo omogočile, da novo progo med Divačo in Koprom v naslednji fazi nadgradimo v dvotirno progo. Pri tem naj se servisne cevi v treh najdaljših predorih razširi do te mere, da bodo lahko v naslednji fazi v njih zgradili še vzporedni tir. Pristojna ministrstva so se po pridobitvi gradbene dokumentacije za razširitev predorov leta 2018 odločila, da za ta poseg 2TDK ne potrebuje

niti okoljevarstvenega soglasja niti ni treba spremeniti gradbenega dovoljenja, kar pomeni, da bodo razširitvena dela stekla istočasno z gradnjo treh največjih predorov.

Vzporedni tir zaključen leta 2032?

Leta 2020 je vlada sprejela še en sklep, in sicer da prostorske akte spremenijo in dopolnijo s prostorsko umestitvijo dodatnega vzporednega tira. Gradnja vzporednega tira bo stekla, ko bo prvi tir že zgrajen. To bo predvidoma leta 2027, saj mora investitor za preostala dela spremeniti prostorske akte, izdelati investicijski program, projekte, presojo vplivov na okolje, pridobiti okoljevarstveno soglasje, gradbeno dovoljenje ter z javnim naročilom poiskati izvajalca del. Gradnjo vzporednega tira naj bi zaključili leta 2032.



Bo treba namesto enega izvlečnega tira, ki pri napajalni postaji Dekani zavije proti prvemu tunelu pod hribom nad vasjo, zgraditi še enega?

Konec februarja znano, koliko bo stal drugi tir

  TATJANA JAZBEC

Družba 2TDK je konec lanskega decembra in v drugi polovici januarja letos sposobnost za gradnjo objektov drugega tira na odseku Divača–Črni Kal in na odseku Črni Kal–Koper priznala trem izvajalcem. To so avstrijsko podjetje Strabag, slovenski Kolektor in turško podjetje Cengiz.

V pritožbenem roku so z oddajo revizijskih zahtevkov sprejeti odločitvi nasprotovali štirje ponudniki za prvi in štirje za drugi odsek. Izvajalci, ki jim priznajo sposobnost gradnje, morajo finančne ponudbe za oba odseka oddati do 22. februarja letos.



Evropska sredstva za infrastrukturo in opremo

V Luko Koper uspešno sodelujemo v številnih sofinanciranih projektih s strani Evropske Unije. Od trenutno aktivnih projektov smo do konca leta 2020 že uspešno počrpali 5,7 milijona evrov, pričakujemo pa, da jih bomo še 6,8 milijona.

TINA BIZJAK

Pred kratkim smo prijavi dva večja projekta v konzorcijih z drugimi projektnimi partnerji. Gre za razpis CEF Telecom na temo kibernetske varnosti in razpis Horizon 2020 Green Deal, kjer smo prijavi obsežen projekt razvoja in vzpostavitve digitalnega dvojčka elektroenergetskega omrežja v pristanišču ter študije izvedljivosti uporabe vodika v pristaniških operacijah. Trenutno pripravljamo še prijavo na razpis CEF Transport za sofinanciranje projektne dokumentacije za gradnjo severnega dela pomola I, kasete na pomolu II in južne obale pomola II. Rezultati o izboru projektov za sofinanciranje bodo znani v poletnih mesecih.

Evropska sredstva trenutno investiramo v infrastrukturo in opremo skozi aktualne projekte:

1. NAPA4CORE (2014–2021) – vrednost projekta za Luko Koper 28.957.000 €, sofinanciranje 20 %

- Izgradnja železniške infrastrukture na pomolu I;
- izgradnja zalednih diletacij za vezom 7c (izvedeno);
- rekonstrukcija vezov 7a in 7b ter gradnja veza 7d;
- gradnja Bertoškega vhoda.

2. EALING – vrednost projekta za Luko Koper 308.000 €, sofinanciranje 50 %

Izdelava projektne dokumentacije za elektrifikacijo novega RO-RO priveza v tretjem bazenu (večnamenski terminal).

3. 5G-LOGINNOV – vrednost projekta za Luko Koper 490.000 €, sofinanciranje 70 %

Testiranje 5G mobilnega omrežja na Kontejnerskem terminalu.

4. CLEAN BERTH – vrednost projekta za Luko Koper 182.000 €, sofinanciranje 85 %

Nabava in namestitev radarjev za zaznavanje oljnih madežev na morski gladini.

5. ADRIPASS – vrednost projekta za Luko Koper 122.000 €, sofinanciranje 85 %

- Nadgradnja TOS sistema ACAR za terminal avtomobilov;
- dodelava sistema EDI CENTER 2.

6. ISTEN – vrednost projekta za Luko Koper 138.000 €, sofinanciranje 85 %

Nadgradnja TOS sistema na Kontejnerskem terminalu – Terminal View.

7. SUPAIR – vrednost projekta za Luko Koper 129.000 €, sofinanciranje 85 %

- Postavitev merilcev hrupa za merjenje pod in nad gladino;
- postavitev podvodne kamere in senzorjev za analizo vode.



8. REIF – vrednost projekta za Luko Koper 199.000 €, sofinanciranje 85 %

Postavitev kamere za prepoznavanje oznak na vagonih na EET.

9. INTERGREEN-NODES – vrednost projekta za Luko Koper 148.000 €, sofinanciranje 85 %

Postavitev mikro sončne elektrarne na transformatorski postaji pri objektu Troples.

10. COMODALCE – vrednost projekta za Luko Koper 200.000 €, sofinanciranje 85 %

Vzpostavitev OCR sistema za prepoznavanje oznak na kontejnerjih in vagonih na KT.

11. TALKNET – vrednost projekta za Luko Koper 221.000 €, sofinanciranje 85 %

Postavitev avtomatske LED razsvetljave v skladišču 33 na GT in sistema za nadzor porabe energije.

Poleg evropskih sredstev, namenjenih vlaganju v infrastrukturo in opremo v pristanišču, je velik del teh sredstev namenjen izključno študijam in raziskavam razvoja pristanišča z različnih vidikov (logističnega, varnostnega, ekološkega itd.). Aktualni evropski projekti, kjer so na voljo sredstva zgolj za raziskave in testiranje so:

12. INFRASTRESS – vrednost projekta za Luko Koper 211.000 €, sofinanciranje 70 %

Testiranje inovativnih tehnologij za izboljšanje varnosti kritične infrastrukture.

13. ARRS – Luka Koper sodeluje kot uporabnik rezultatov in sofinancer projekta v višini 100.000 €

Raziskave za razvoj trajnostnega modela rasti zelenega pristanišča.

14. RRI (NMP) – vrednost projekta 215.000 €, sofinanciranje 50 %

Raziskave o alternativni uporabi morskega mulja.

Štiri nove polnilnice za službena električna vozila

GAŠPER ERŽEN, GORAN MATEŠIČ

Okoljska strategija Luke Koper kot enega od ciljev zastavlja tudi postopno zamenjavo obstoječih vozil z motorjem na notranje izgorevanje z električnimi vozili. Do leta 2025 načrtujemo, da bo približno 10 % osebnih vozil Luke Koper na električni pogon.

Zato smo v letu 2020 postavili dodatne štiri polnilne postaje tipa AC za električna vozila, namenjene potrebam strokovnih služb Luke Koper, locirane pa so v upravni zgradbi. AC tip pomeni, da se avto polni z izmeničnim tokom preko ene ali treh faz. Obstaja tudi DC tip polnilnic (hitre enosmerne polnilnice), ki so večinoma postavljene na bencinskih servisih in omogočajo polnjenje z enosmernim tokom večjih moči. Za naše potrebe trenutno zadošča prvi tip polnilnic, ki je hkrati bistveno cenejši in enostavnejši za vzdrževanje.

Polnilnice tipa AC omogočajo, da se vozilo v eni uri napolni za razdaljo približno 100 km, če priključeni avto dovoli takšno polnilno moč.

Skupaj že 23 polnilnic

Nove štiri polnilnice smo uredili za upravno zgradbo, kjer je osem službenih parkirnih mest. Na vsaki polnilnici lahko polnimo dve električni vozili naenkrat, polnilna moč je 22 kW na polnilno mesto. To v praksi pomeni, da vozilo v eni uri napolnimo za prevoženo razdaljo približno 100 km, če priključeni avto dovoli takšno polnilno moč. Trenutno imamo poleg osmih polnilnih mest ob upravni stavbi še tri na parkirišču upravne stavbe in dvanajst polnilnic

na Terminalu za avtomobile. Izgradnja novih polnilnic bo potekala vzporedno z dobavo električnih vozil in operativnih zahtev uporabnikov v pristanišču.

Projekt izgradnje sva vodila **Gašper Eržen** s Področja investicij in **Goran Matešič** s Področja varovanja zdravja in ekologije.

V Luki Koper imamo električna osebna vozila Hyundai Ioniq, 2 x Nissan Leaf in 3 x Renault Zoe. V tabelah so prikazani časi polnjenja teh električnih vozil na naših polnilnih postajah.

Hitrosti polnjenja električnih osebnih vozil, ki jih imamo v Luki Koper na naših polnilnicah (tip AC):

	HYUNDAI IONIQ 28 kWh (letnik 2017)	NISSAN LEAF 40 kWh (letnik 2018)	RENAULT ZOE 52 kWh (letnik 2020)
AC-polnjenje			
AC-polnjenje (6,6 kW, enofazno)	/	6–7 ur	/
AC-polnjenje (7,2 kW, enofazno)	4–5 ur	/	/
AC-polnjenje (22 kW, trifazno)	/	/	2 uri 30 min*

* Polnjenje do 80 % kapacitete.

Hitrosti polnjenja električnih osebnih vozil, ki jih imamo v Luki Koper na DC-tipu polnilnic (kot so tudi na bencinskih servisih):

	HYUNDAI IONIQ 28 kWh (letnik 2017)	NISSAN LEAF 40 kWh (letnik 2018)	RENAULT ZOE 52 kWh (letnik 2020)
DC-polnjenje (hitro polnjenje)			
DC-polnjenje (50 kW)	30 min*	40 min*	1 ura*

* Polnjenje do 80 % kapacitete.

Nov kamionski vhod Bertoki

BOŠTJAN SMODIŠ KRISTJAN STOJAKOVIČ

Zaključek del na novem kamionskem vhodu Bertoki, ki bo postal tretji tovorni vhod v pristanišče in s tem bistveno razbremenil mestni promet, je skoraj pred vrati. Otvoritev bertoškega vhoda v pristanišče je predvidena v drugi polovici leta. Ta vhod bo odprt za tovorna vozila, namenjena na Kontejnerski terminal (KT) in Terminal sipkih tovorov, po izgradnji nove vpadnice pa tudi za Terminal generalnih tovorov. Vhod bo z novo interno povezavo tovarnjakom omogočal hitrejši dostop do KT in bo občutno skrajšal čas njihovega zadrževanja v pristanišču. Pred izhodom Bertoki bo nova enota FURS s parkirišči za tovorna vozila. Izvoz na pristaniški vhod Bertoki je urejen z mestne obvoznice neposredno iz krožišča ob viaduktu Bonifika. Na zunanji strani bo tudi manjše parkirišče s 44 mesti za urejanje dokumentacije pred vstopom v pristanišče, kjer bodo avtoprevoznikom na voljo tudi

sanitarije s tuši ter manjši skupni prostor. Načrtujemo še postavitev avtomatskih predalnikov za potrebe pristaniške skupnosti, namenjenih izdaji in oddaji dokumentov.



Tovor namesto na Sever – v Koper

 MATEJA DOMINKO  JAN KOCJAN

O tem, katero pot bo tovor ubral do cilja, odloča lastnik oz. pošiljatelj tovora. Običajno se za ponavljajoče pošiljke ali več delov pošiljke transportna pot težko spreminja.

Kljub temu pa tudi v logističnem poslu velja, da dober logistični servis ter kakovost celotne transportne verige in stroškovna učinkovitost lahko pretehtajo nad tradicijo in preusmerijo tovor drugam. Tako je bilo tudi s projektnim tovorom, namenjenim s Češke v daljni Vietnam. Pošiljka je zajemala 12 tovorov, težkih od 20 do 80 ton, v katerih so bili sestavni deli stiskalnice za avtomobilsko industrijo. Tovor je bil planiran za nemško luko Bremerhaven, kamor so peljali vse prejšnje stiskalnice, vendar ...

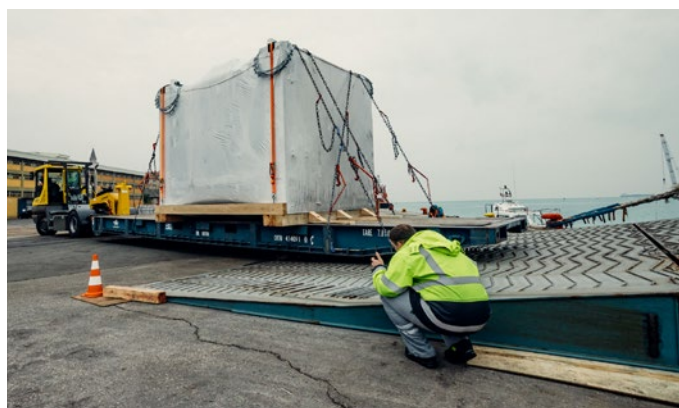
Pošiljka izrednih dimenzij in tež je nazadnje pripotovala v slovensko pristanišče, kjer smo jo naložili na RO-RO ladjo in varno poslali do cilja.

Koper je boljša izbira

Slovenski logist Comark je pošiljatelju predstavil alternativo in kakovostno ponudbo: izris točnega

nakladalnega plana, organizacija cestnega transporta, prekomorsko pakiranje, dobra koordinacija z Luko Koper in odlične RO-RO povezave Luke Koper. To je pomenilo direktno ladjo iz Kopra v Vietnam, poleg vsega pa še boljši tranzitni čas pomorskega transporta kot preko severa Evrope. S tem so pošiljatelja prepričali, da je Koper boljša izbira, zato je pošiljka izrednih dimenzij in tež pripotovala v slovensko pristanišče, kjer smo jo naložili na RO-RO ladjo in varno poslali do cilja.

»Projektni tovor je dragocen, saj z njim ali za njim potuje tudi ogromno število 'klasične' robe, ki pride naknadno v kontejnerjih,« je uspešno zaključen posel komentiral **Klemen Butala** iz Comarka.



Cargo-partner o hitrejši poti preko jadranskih pristanišč

 MATEJA DOMINKO

V prejšnji številki Luškega glasnika smo pisali o izzivih, ki pestijo kontejnerski transport. Lloyds Loading List je pred kratkim objavil zanimiv pogovor s Stefanom Krauterjem, izvršnim direktorjem evropskega špediterja Cargo-partner, ki je izpostavil prav te težave in njihovo rešitev, zato ga na kratko povzemamo.

Cargo-partner je začel ponujati novo alternativo trenutnim izzivom v transportu med Azijo in Evropo. Pravijo, da lahko z usmerjanjem tovora skozi jadranska pristanišča Koper, Reka in Trst dostavijo tovor s polnim kontejnerjem povprečno od 5 do 8 dni hitreje kot preko glavnih severnoevropskih pristanišč.

Adria Express – hitrejša alternativa

Krauter je povedal, da pri pošiljkah v Srednjo in Vzhodno Evropo prevoz prek jadranskih pristanišč omogoča prihranek časa v primerjavi s prevozi skozi severna pristanišča. Poudaril je: »Hitro povečanje povpraševanja po uvozu iz Azije v zadnjih mesecih je povzročilo veliko praznih zabojnikov v azijskih pristaniščih, tako da se

uvozniki soočajo z dolgimi čakalnimi dobami in slabo zanesljivostjo dostave. Da bi svojim strankam ponudil hitrejšo alternativo uvozu pomorskega tovora prek evropskih severnih pristanišč in zagotovil visoko razpoložljivost opreme, je cargo-partner predstavil storitev Adria Express.

Prevoz skozi jadranska pristanišča prihrani čas, zlasti pri dobavah v Srednjo in Vzhodno Evropo ter južno Nemčijo. Tranzitni časi iz azijskih pristanišč do Kopra, Reke in Trsta so v povprečju za 5 do 8 dni krajši od pristanišč Severnega morja, kot sta Hamburg ali Bremerhaven. Poleg hitrejšega prehoda v Srednjo in Vzhodno Evropo Koper ponuja tudi prednost hitre in prilagodljive obdelave.«

Cargo-partner ponuja redne odhode iz vseh glavnih kitajskih pristanišč prek treh pristanišč severnega Jadrana.

Če s stranko ne sediš ti, sedi z njo konkurenca

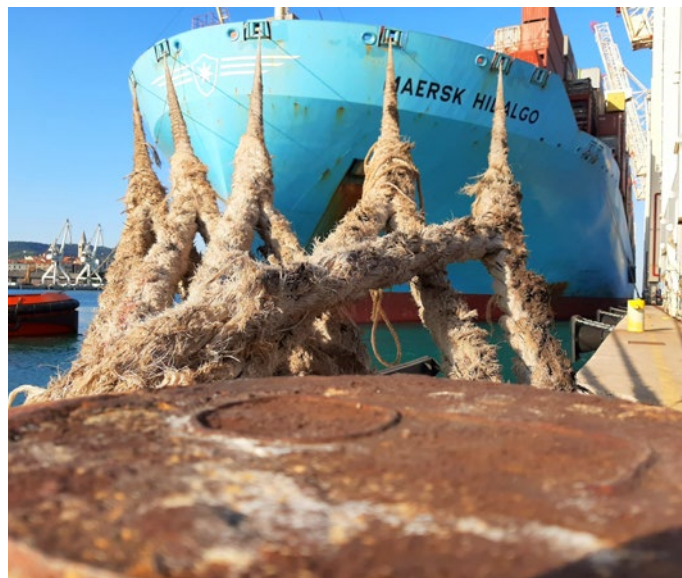
Pandemija je poslovni svet z odpovedmi dogovorjenih osebnih sestankov, dogodkov, srečanj, poslovnih konferenc in zaprtjem sejamskih prizorišč spravila v položaj brez primere.

 MITJA DUJC IN SUZANA ZORNADA VRABEC  NEDO RADOVANOVIČ

Nekatera srečanja in sestanki so se hitro preselili na splet, druge organizirane dogodke, zlasti sejemske prireditve, pa so premaknili na kasnejše datume.

Brez besed in sape

V komercialnem, tržnem, marketinškem smislu smo v našem poslu za trenutek ostali brez besed in sape. Nismo vedeli, kako bo situacija odsevala na našem področju, težko je bilo planirati oz. se zazreti v nepredvidljivo prihodnost. Če smo pred letom dni razmišljali zgolj o morebitnem začasnem stanju, je hitro postalo jasno, da živimo novo realnost, v kateri je treba tudi ta del dejavnosti prilagoditi in vzpostaviti nov način delovanja ter srečevanj. Vedeli smo, da z vsemi pristanišči delimo enako situacijo, da nihče ni v prednosti ali v boljšem položaju.



Na sestanke tudi sredi noči

V Luki Koper smo poslovne sestanke in dogodke s kupci zelo hitro prenesli na splet. S strankami se večinoma srečujemo preko različnih aplikacij in se 'obiskujemo' virtualno, sodelujemo na on-line dogodkih, pripravljamo spletne vsebine. Kupce smo povabili na virtualne sestanke in srečanja, sprejeli smo vabilo na vsak webinar in konferenco s področja transporta in logistike. Marsikdaj smo bili na določenih pogovorih in webinarjih tudi sredi noči, saj so bili naši partnerji in kupci na drugem koncu sveta sredi delovnega dne. Mnoge stranke že mesece delajo od doma. Včasih smo se tudi prisrčno nasmejali, ko smo na ekranu zagledali dolgoletnega poslovnega partnerja s precej dolgimi lasmi in z brado, takšnega, kot ga nismo bili vajeni. Zaradi preventivnih ukrepov za zaježitev širjenja epidemije se je okrepilo delo na domu. Zato se je povečalo število kanalov in aplikacij, preko katerih komuniciramo: po telefonu, e-pošti in družbenih omrežjih, preko skypa, zooma in teamsov.

Razglednice iz Luke

Aktivnosti smo proti koncu lanskega leta še stopnjevali in posneli sedem pozdravnih promocijskih filmov, prirejenih posameznim trgov. Stranke v Izraelu in Egiptu in naših zalednih trgov smo namesto na poslovnih srečanjih na tržiščih obiskali z virtualnimi razglednicami iz Luke Koper. Kot nadomestilo za tradicionalne luške dni, ki jih zaradi ukrepov nismo mogli organizirati. Odziv strank je bil odličen, poželi smo kar nekaj pohval.

Virtualna srečanja sicer težko nadomestijo neposredne stike in stiske rok, toda z njimi želimo v tem času prenesti podporo in optimizem ter obete za čase, ko se bomo lahko spet srečevali v živo.

Želja po čimprejšnjih srečanjih

Z omenjenimi aktivnostmi nadaljujemo tudi v letu 2021, čeprav nam postopno izboljševanje epidemioloških razmer vliva optimizma, da bomo spet lahko stopili v 'običajne' tirnice. Pomemben je denimo podatek, da je cepljenje v Izraelu – enem od naših najpomembnejših trgov – med prebivalstvom doseglo že visok delež. Prav naši izraelski kupci so že izrazili interes za čimprejšnja srečanja in pogovore pred novimi sezonami pretovora hitro pokvarljivega blaga v izvozu iz Izraela preko Kopra. Upamo na čimprejšnja snidenja s poslovnimi partnerji z vseh tržišč pri nas v Kopru, v Sloveniji in v tujini.

Mednarodni dogodek s področja logistike in pristanišč v Sredozemlju prvič pri nas

Mednarodni sejem in kongres, eden večjih panožnih dogodkov, bo od 24. do 26. maja 2022 prvič potekal v Sloveniji. Organizator je družba Transport Events, ki vsako leto pripravi okoli 10 dogodkov s področja pomorstva in logistike po celem svetu. Dogodek so sprva napovedali za september 2020, a smo ga po dogovoru z organizatorji že lani poleti prestavili. Na dvodnevni konferenci bo sodelovalo več kot 30 tujih govornikov. Ti bodo predstavili aktualne trende in izzive v panogi in še posebej v Sredozemlju. Dogodek, ki ga spremlja tudi predstavitveni sejem mednarodnih podjetij iz panoge, je namenjen predstavnikom ladarjev, terminalistom, špediterjem, logističnim podjetjem, pristaniščem itd.

Luški vodnik po učinkoviti komunikaciji



1.

ZLATA PRAVILA KOMUNICIRANJA

- Spoštujem vrednote družbe.
- Informacije delim s sodelavci.
- V komunikaciji sem dobronameren in odprt do drugačnega mišljenja.
- Komuniciram jasno, razumljivo in nedvoumno.
- Do sodelavcev se vedem olikano in spoštljivo.
- Ne širim govoric in ne obrekujem.



4.

HALO, LUKA KOPER?

- Sogovornika ne prekinjam in mu ne segam v besedo.
- Med telefoniranjem ne delam drugih opravil.
- Na telefonski klic se odzovem takoj, če je možno.
- Če mi proces dela dopušča, sprejem klic za sodelavca v isti pisarni.
- Mobilnega telefona ne uporabljam med vožnjo v avtomobilu in v delovnih strojih.



5.

PRIPRAVLJEN

- Na sestanke prihajam pripravljen.
- Pred sestankom se pripravljam, poslušam in aktivno sodelujem.
- Do sodelavcev in njihovih idej se odzovem tudi če se z njimi ne strinjam.
- Pred sestankom na mobilnem telefonu izključim zvok.



2.

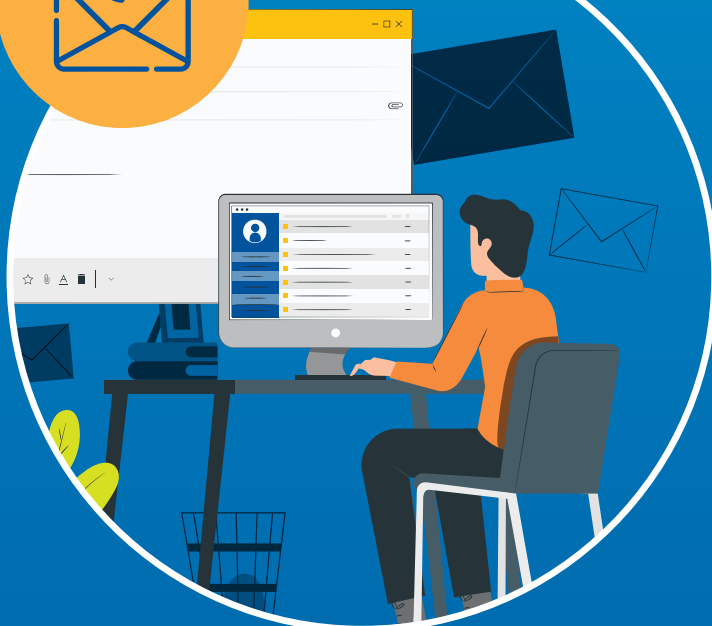
NA DELOVNEM MESTU

- Prihajam točno.
- V primeru zamude ali odsotnosti obvestim nadrejenega.
- Vsak prihod in odhod z delovnega mesta evidentiram.
- Pravilno uporabljam in vzdržujem delovna sredstva.
- Pri izpolnjevanju nalog se držim rokov.

3.

KO POZVONI E-POŠTAR

- Pišem kratka in jedrnata sporočila; uporabljam primerno črkovanje, slovnico in ločila.
- Ne pišem z velikimi tiskanimi črkami.
- Odgovorim, kolikor hitro je mogoče, po možnosti v 24 urah oz. med delovnikom.
- Možnost *Odgovori vsem/Kp* uporabim, ko je res nujno, da vsi prejmejo moj odgovor.
- Funkcijo *Visoka pomembnost* sporočila uporabljam le, ko jo res potrebujem.



I NA SESTANEK

pravočasno.
pravim, pozorno
odelujem.
ovih mnenj sem spoštljiv,
rinjam.
obilnem telefonu



LUŠKI MOJSTRI IN MOJSTRICE KOMUNIKACIJE

V marcu bomo zagnali akcijo Luški mojstri komunikacije. Kako jih bomo našli pa boste izvedeli v prihodnji številki Luškega glasnika.

Dan mornariške enote Slovenske vojske

Vojašnica Slovenski pomorščaki v Ankaranu je 29. januarja praznovala 28 let rodu pomorstva in pomorske enote Slovenske vojske.

✍ MATEJA DOMINKO 📷 TAMARA MEDVED OBREZA



Prejemniki priznanj (z leve): **Dimitrij Zadel**, predsednik uprave Luke Koper, kapitan korvete in namestnik poveljnika 430. MOD **Andrej Pečar**, predsednik partizanskih pomorščakov Slovenije **Giorgio Ribarič** ter **Gregor Strmčnik**, župan Ankarana.

Situaciji primerno se je tokrat srečanje odvijalo v nekoliko okrnjeni obliki. Najprej so na delovnem postroju enote vojake povišali v čin in jim podelili priznanja za posebne delovne dosežke in prispevek. Nato so se ločeno zbrali še povabljeni 'civilisti', ki so vodstvu enote čestitali in izmenjali mnenja o delu v teh za vse nas specifičnih razmerah.

Luka Koper je tesen partner 430. MOD pri izvajanju podpore države gostiteljice in kakovostno sodeluje v izvajanju obiskov tujih vojaških ladij v Republiki Sloveniji.

Priznanje Luki Koper za tvorno sodelovanje

Vodstvo mornariške enote je za podporo in odlično civilno-vojaško sodelovanje podelilo priznanja, ki so jih prejeli Luka Koper, d. d., Zveza partizanskih pomorščakov Slovenije in občina Ankaran. »430. MOD ima od svoje ustanovitve tesno in odlično sodelovanje s podjetjem Luka Koper. V pristanišču Koper ima enota privezana vsa svoja plovila. Dosedanje tvorno sodelovanje s podjetjem je omogočalo nemoten razvoj in delovanje mornariške enote Slovenske vojske. Posamezne službe podjetja, zlasti služba za varovanje, omogoča ustrezno varnostno zagotovitev, ki jo po potrebi usklajuje in dopolnjuje z dodatnim povečanim varovanjem s strani te službe. Priveze plovil in manevre v okviru pristanišča izvajajo na podlagi dnevne kvalitetne koordinacije s službo, ki usklajuje plane dela v pristanišču. Luka Koper je tesen partner pri izvajanju podpore države gostiteljice in kakovostno sodeluje v izvajanju obiskov tujih vojaških ladij v Republiki Sloveniji,« so zapisali v utemeljitvi priznanja.

430. mornariški divizion (MOD)

je prva mornariška enota Slovenske vojske. Ustanovljen je bil 27. januarja 1993 in spada v rod pomorstvo, enega od devetih rodov Slovenske vojske. Njegovo poslanstvo je delo na morju, obali, na rekah in jezerih. V prvi vrsti branijo morje in obalo, skrbijo za pomorsko varnost in prispevajo k mednarodnemu miru. 430. MOD je sestavljen iz odreda za specialno podvodno delovanje, voda za uničevanje neeksplozivnih ubojnih sredstev, odreda večnamenske ladje Triglav 11, odreda hitre patrolne ladje Ankaran 21 in enote vojašnice.

Nov privez za Triglav in Ankaran v letu ali dveh

Kako pa napreduje gradnja novega priveza za vojaška plovila, ki so zdaj privezana v našem drugem bazenu? »Ministrstvo za obrambo je s projektom za novi vojaški privez že začelo. Trenutno se izdeluje potrebna dokumentacija za nabavo in postavitev priveza, ki naj bi jo izdelali še letos. Sledila bo nabava in postavitev novega plavajočega priveza, predvidoma v letu 2022 ali 2023,« nam je zaupal kapetan fregate **Bogomir Tomažič**, poveljnik 430. mornariškega divizona. Lokacija novega priveza bo severno od priveznega mostička v tretjem bazenu koprškega pristanišča, le lučaj stran od vojašnice Slovenski pomorščaki.

Dokler ne dajo zelene luči, ladje stojijo

Ladje na svojih poteh po širnih morjih večkrat prečkajo nevidne državne meje, dokler se ne ustavijo na cilju in varno privežejo ob kopno. Takrat se začne delo za slovenske policiste.

  MATEJA DOMINKO

Gre za pripadnike slovenske pomorske policije, ki opravljajo mejno kontrolo na plovilih, v pristanišču pa imajo stacionarno postajo, locirano ob notranjem robu prvega bazena, druga je premična. O njihovem delu smo se pogovarjali s **Frankom Vukom**, pomočnikom komandirja Pomorske policijske postaje Koper.

»Delujemo na dveh segmentih: prvi je varovanje državne meje in opravljanje mejne kontrole na mejnih prehodih za mednarodni pomorski prehod. Dve točki sta mandrač Koper in pristanišče Piran, tretja pa je koprsko pristanišče, na katero odpade največ mejnih kontrol. Pregledujemo tovarne ladje in njihove posadke, ne smemo pa pozabiti na potniške ladje. Drugi segment je varovanje državne meje na morju, za kar uporabljamo 5 plovil, s katerimi zagotavljamo 24-urno pokritost državne meje na morju,« enoto predstavi Vuk.

Včasih svoj emblem, danes izenačeni

Pomorska policijska enota se sicer od slovenske policije ne ločuje. »Načeloma mi opravljamo mejne kontrole in nadzor plovil, kolegi iz koprskote enote pa pokrivajo ostali del pristanišča.« Ker delajo na luškem območju, so – poleg za delo na morju – dodatno usposobljeni še za varno delo na železnici.

Zelo dobro sodelujemo z vsemi subjekti, ki se nahajajo v pristanišču, še posebej z Luko Koper, ki je naš gostitelj.

Mejni pregled

Ko ladja pristane, ozemlje okrog nje postane območje mejnega prehoda, ki ga nadzoruje policija. Za vsako ladjo že pred prihodom policisti pripravijo analizo tveganja in določijo možne posebnosti. Nato se na podlagi rezultatov pripravijo na vrsto kontrole, ki jo na ladji izvedejo. Lahko je rutinska ali poglobljena, odvisno od dejavnikov tveganja, kot jih ob profiliranju ladje, posadke, potnikov, države, od koder prihaja, itd. ocenijo.

Najpogostejša odkritja

»Pri mejni kontroli največkrat ugotovimo površnost pri izpolnjevanju dokumentov, gre bolj za administrativne napake. Najtežji pa je pregled, če se odločimo za pregled ladje. Tudi najmanjše ladje so velike, zato gre za velik operativni zalogaj in se na to običajno pripravimo z več

policisti. K takemu pregledu povabimo tudi kolege iz FURS-a, ki v okviru svojih pristojnosti pregledajo tovor,« razloži Vuk. Zelo redko se tudi zgodi, da kak član posadke samovoljno zapusti ladjo. Včasih gre pri tem za pobeg, kar policisti tudi nadzorujejo in preprečujejo. »Pobegi pomorščakov so povsod po pristaniščih kar velik problem. V koprskem pristanišču je tega zelo malo, le nekaj na leto,« pojasni Vuk in doda, da mornarjem zdaj kapitani precej omejujejo izhode tudi zaradi ukrepov in v izogib okužb izven ladje.



Sodelovanje z drugimi lukami

Postaja pomorske policije Koper s policijo sosednjih držav sodeluje na področju ilegalnih migracij in ponarejenih dokumentov. Z državami članicami EU pa združujejo moči na področju tihotapljenja ukradenih vozil preko morskih poti v JV države. »Še največ sodelujemo s pomorsko policijo iz pristanišča Trst, v določenih evropskih projektih pa tudi z ostalimi, predvsem glede varovanja Schengenske meje. Zato pri ladjah opravljamo kontrolo pri vplutju in pred izplutjem.«

Mobilna pisarna

Na ladjo sta se vedno morala odpraviti najmanj dva policista, ki sta izvajala postopek. A zaradi COVID-19 so želeli zmanjšati izpostavljenost potencialnim fizičnim stikom s posadkami od vsepovsod in omejiti obiske ladij, kadar ti niso potrebni za pregled. »V Sloveniji imamo dve mobilni policijski pisarni in že lani smo zaprosili, da eno dodelijo nam. Prednost mobilne pisarne je, da se lahko zapeljemo do ladje in tik ob njej izvedemo vse potrebne postopke in preglede dokumentacije, ne da bi morali za to na plovilo. To ni le učinkovito, pač pa tudi bistveno bolj varno,« ne skriva zadovoljstva sogovornik.

Pihalni orkester Koper: 40 let glasbenih zgodb

Pihalni orkester Koper (POK) bo letos POKal od veselja, saj bo konec leta praznoval 40 let. Ob tej priložnosti smo na klepet povabili predsednika društva Andreja Šavka in dirigenta Borisa Benčiča.

 MATEJA CLARICI  ARHIV PIHALNI ORKESTER KOPER



Prvi nastop POK.



POK danes.

Letos POK praznuje pomembno obletnico. Kako bi povzeli teh 40 let delovanja?

Andrej: Pihalni orkester Koper je nastal iz navdušenja ustanovitelja in prvih članov, ki so sami z delovno akcijo uredili prvi godbeni dom. Takrat jih je bilo okrog 30, v naslednjih letih pa so zrastle v velik orkester, ki je doživel številne domače in mednarodne uspehe. V Evropi skorajda ni države, v kateri ne bi gostoval. V vsem tem času je orkester mladim glasbenikom nudil užitke v skupnem muziciranju in druženju, staršem pa vedenje, da njihovi otroci kakovostno preživljajo prosti čas.

Kdo je po vašem mnenju najbolj zaznamoval POK v teh letih?

Andrej: To je gotovo ustanovitelj in dirigent, ki je orkester vodil prvih 30 let njegovega delovanja, maestro **Darij Pobega**, ki se še vedno rad udeleži naših koncertov. Pomembna prelomnica v zgodovini našega orkestra pa je selitev v nov, prostoren in sodobno opremljen godbeni dom, katerega obnovo in ureditev je financirala prav Luka Koper.

Koliko članov šteje POK?

Boris: V orkestru trenutno ustvarja 60 godbenikov. Najmlajši član, ki se je naši sekciji trobent pridružil lani, je pred kratkim dopolnil 12 let, najstarejši med nami pa pri svojih 70 letih vztrajno basira na tubi. Kljub velikemu starostnemu razponu med godbeniki je orkester v povprečju zelo mlad. Večina članov je srednješolcev in študentov.

Pandemija je verjetno prinesla spremembe v vaše delo ...

Boris: Skupnih vaj ni, smo pa kljub temu aktivni. Lotili smo se virtualnih projektov in do zdaj izpeljali že tri. Redno tudi sestankujemo prek video konferenc, da ohranjamo stike in se spodbujamo. Poleti smo lahko vadili in organizirali dva koncerta v Kopru ter odšli na gostovanje v Novo mesto, česar smo bili vsi res zelo veseli.

Tradicionalni koncert ob zaključku leta ste lani decembra preselili na splet. Je bila to dobra izkušnja?

Boris: Zadali smo si zelo ambiciozen izziv in izjemno veseli ter ponosni smo, da nam je tudi uspelo. Smo med redkimi orkestri, ki so božični koncert pripravili in posneli popolnoma na novo. Za večino godbenikov je bilo to nekaj čisto novega. Spoznali so studijsko snemanje ter posneli skladbe, ki jih pred tem nikoli niso igrali skupaj, le s pomočjo ritmične podlage. Končni izdelek so prvič slišali na dan koncerta.

Letos obeležujete 40 let delovanja orkestra. Kako boste praznovali?

Andrej: Imamo že nekaj idej. Načrtujemo nastope različnih komornih skupin, skupni projekt okroglih obletnic treh pihalnih orkestrov slovenske Istre, osrednji koncert ob 40. obletnici ... Vprašanje, kaj bo možno izvesti, ostaja, a se bomo prilagajali. Za 40. rojstni dan pa bi se najbolj razveselili novih uniform.

V orkestru trenutno ustvarja 60 godbenikov. Najmlajši član je pred kratkim dopolnil 12 let, najstarejši med nami pa pri svojih 70 letih vztrajno basira na tubi.

Luka Koper vas podpira že vrsto let. Kaj vam to sodelovanje pomeni?

Andrej: Pihalnega orkestra Koper si ne moremo predstavljati brez Luke Koper. Hvaležni smo za doprinos pri ureditvi godbenega doma, v katerem imamo zelo dobre pogoje za muziciranje. Mnoga gostovanja in tekmovanja, ki so nam prinesla številne dosežke ter prepoznavnost doma in po svetu, brez finančne podpore Luke Koper ne bi bila možna.



Pristanišče vse bolj prijazno do sosedov

Mestna občina Koper (MOK) je februarja lani objavila prvi razpis o dodeljevanju nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov emisij iz pristaniške dejavnosti. Do sredstev, ki jih zagotavlja Luka Koper, so upravičeni lastniki oz. solastniki stanovanjskih stavb, ki se nahajajo znotraj treh vplivnih območij.

MATEJA CLARICI MATEJA CLARICI, GRAFI MOK

Najožje območje obsega pas od pristanišča do Cankarjeve in Kidričeve ulice, ožje območje pas do ceste Zore Perello Godina in Ferrarske ulice, medtem ko se pas širšega vplivnega območja zaključi vzporedno s hitro cesto Koper-Izola.

Vsako leto 200.000 evrov za sklad

Luka Koper in MOK sta konec leta 2019 podpisali dogovor, ki je določil pogoje za ustanovitev sklada, v katerega bo Luka Koper vsako leto donirala 200.000 evrov. V sklad smo za leti 2019 in 2020 nakazali 400.000 evrov, ki so jih na podlagi lanskega razpisa razdelili 55 upravičencem (od skupaj prispelih 256 vlog). Višina nepovratnih sredstev, ki jih je lahko pridobil upravičenec, je znašala najmanj 50 % upravičenih stroškov naložbe. Izjema so bili socialno šibki občani, ki so bili upravičeni do finančne spodbude v obsegu 100 % upravičenih stroškov naložbe.

175 omilitvenih ukrepov

Na podlagi poročila MOK so omilitvene ukrepe izvedli na 49 objektih. Število vseh omilitvenih ukrepov je bilo 175, od tega: 112 zamenjav stavbnega pohištva, 5 ukrepov zvočne izolacije strešnega oz. podstrešnega dela stavbe, 12 ukrepov obnove fasade, 32 ukrepov namestitve klimatske naprave, 7 ukrepov namestitve prezračevalnega sistema in 7 ukrepov hortikulture ureditve. Vse odobrene vloge razen dveh se nanašajo na prvo območje, ki je najbolj pod vplivom pristaniške dejavnosti.



Zahtevni pogoji spomeniškega varstva

»Gre za lepo gesto Luke Koper in MOK, ki ponuja možnost vsem, ki živimo v tem pasu, da si preuredimo bivališča. Zagotovo imamo težje delo kot drugi, saj živimo na območju, ki je pod spomeniškim varstvom. Pogoji so bolj

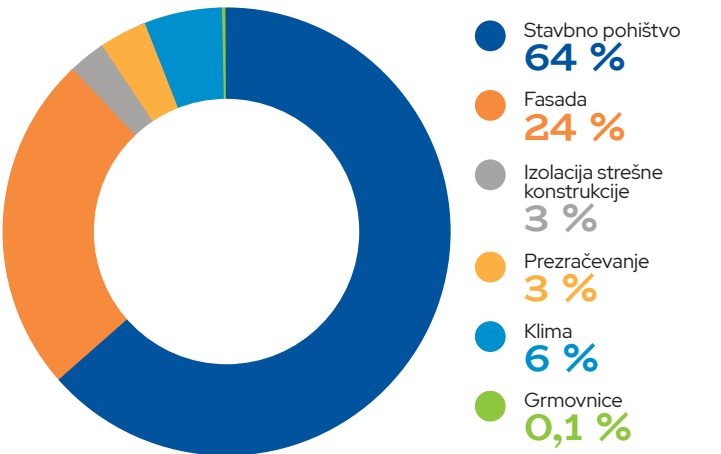
zahtevni, cene so višje. Tudi sami smo bili sprva nad pogoji, ki jih zahteva Zavod za varstvo kulturne dediščine, začuden, a se je nato izkazalo, da so bile usmeritve prave. Vse to, kar smo naredili, ima smisel, hiša odraža kulturno dediščino, ki daje našemu mestu poseben pečat,« je za občinski časopis MOK povedal Blaž Maljevac, eden od upravičencev.

Glede na pogoje razpisa so imele prednost vloge, ki so celovito reševale vplive iz pristanišča.

Glede na pogoje razpisa so imele prednost vloge, ki so celovito reševale vplive iz pristanišča. Eden od primerov je stavba na Cankarjevi ulici v Kopru, kjer so etažni lastniki vložili skupno vlogo in s prejetimi sredstvi prenovili streho, fasado in stavbno pohištvo ter tako maksimalno omilili vplive iz okolja.



Delež subvencije glede na odobren ukrep



Naša sodelavca pomagala žrtvam v potresu

 MATEJA DOMINKO  ARHIV PGD SEČOVLJE

V našem kolektivu imamo številne prostovoljce – bolničarje, vodnike delovnih psov, humanitarce, krvodajalce idr. Tokrat pišemo zgodbo o dveh prostovoljnih gasilcih, ki sta se odzvala na klic na pomoč s Hrvaške.

Več zaporednih potresov je konec decembra prejšnjega leta močno streslo tla v hrvaškem kraju Petrinje in okolici. Potresni sunki so bili tako močni, da je okrog (res dolgih!) 10–15 sekund treslo tla in stavbe tudi v Kopru ... Pri nas je k sreči ostalo le pri tem, na Hrvaškem pa so potresi porušili veliko zgradb, številni prebivalci pa so morali zapustiti svoje domove.

To so trenutki, ki štejejo, naše vodilo ter dokaz, da smo skupaj opravili dobro in plemenito delo.

20 ton pomoči v Petrinje

Boštjan Trbižan s Področja nabave in **Sandi Jugovac** iz naše gasilske enote sta kot člana PGD Sečovelje sodelovala pri zbiranju humanitarne pomoči. 16. januarja sta v sodelovanju z ostalimi prostovoljnimi slovenskimi, hrvaškimi in tržaškimi gasilci pomagala pri prevozu skoraj 20 ton zbrane hrane, oblačil in sanitarnega materiala žrtvam potresa.

Pričakali so jih srce parajoči prizori

V krajih Petrinje, Glina, Majska poljana in Sisak, ki so si jih ob obisku ogledali, je bil prizor pretresljiv: »Center mesta Petrinje je zaradi nestabilnega stanja izpraznjen in zaprt. Prizori so srce parajoči in vzbujajo strah in negotovost.



Večino humanitarne pomoči smo predali v začasno skladišče še nedokončane cerkve. Hvaležnost ljudi, ki so nas sprejeli z odprtimi rokami, je neopisljiva. Videno opustošenje, praznina, žalost in na drugi strani iskrica upanja v očeh ljudi, ki smo jih obiskali, so v vseh nas vzbudili velik čustveni naboj. To so trenutki, ki štejejo, naše vodilo ter dokaz, da smo skupaj opravili dobro in plemenito delo,« je ob vrnitvi povedal Boštjan. Pri humanitarni akciji so sodelovali prostovoljni gasilci iz Gradina, Nove vasi nad Dragonjo, Pirana, Sečovelj, Buj, Umaga, Žminja, Novigrada in člani poklicne brigade Trst.

Vseh pohval vredno delo in dokaz, da ni meja, ko se sproži klic na pomoč.

V družini Luka Koper še en vitez krvodajalec

  MATJAZ PONIŽ, RKS KOPER

Med viteze krvodajalce smo na Rdečem križu Koper 28. januarja sprejeli **Stojana Petrinjo**, ki je v tem mrzlem jutru stotič daroval kri. Krvodajalec je postal že v srednji šoli, takoj po dopolnjenih 18 letih. Do danes je z vsemi svojimi darovanji prispeval 50 litrov krvi in s tem plemenitim dejanjem rešil življenje veliko ljudem. Ob njegovem jubileju smo mu na RKS Koper pripravili majhno presenečenje in ovekovečili ta dan, sekretar Združenja **Iztok Jelačin** pa mu je v imenu organizacije podaril plaketo in knjigo združenja. Obljubil mu je skorajšnje srečanje vitezov krvodajalcev z vpisom v zlato knjigo krvodajalstva, takoj ko bodo epidemiološke razmere to dopuščale. Z veseljem in ponosom poudarjamo: to so junaki našega časa.



10 nasvetov za uspešno delo na daljavo

MEDIAD E

Zjutraj se oblečete, se odpravite v službo, opravljate svoje delo skupaj s sodelavci, si privoščite odmore, kosilo itd. Pri delu na daljavo pa se ne srečamo z večino omenjenih situacij.

Kako se čim bolje organizirati v domačem okolju, da boste pri delu uspešni, učinkoviti in zadovoljni?

Uredite si svoj delovni kotiček.



Postavite si mejo med delom in zasebnostjo.

Določite vaš delovni čas od – do, med tem ne opravljajte gospodinjskih opravil idr.



Bodite odgovorni do dela in sebe.

Spremljajte, koliko časa ste porabili za posamezno nalogo.



Komunicirajte učinkovito in jasno.



Bodite vidni sodelavcem

V aplikacijah, ki jih uporabljate, označite vaš status – na razpolago, zaseden, odsoten ipd.



Pripravite se na sestanke.

Določite si jasne prioritete nalog.



Poskrbite za zdravje

Vzemite si odmor, jejte zdravo, pretegnite se, poskrbite, da pravilno sedite.



Pogovarjajte se s sodelovci, z vašim timom

Čeprav ste sami doma, ne pomeni, da ste sami pri delu.



Vzemite si čas za druženje

Včasih sodelavca pokličite tudi samo zato, da ga povprašate, kako je.

Luški glasnik je časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Odgovorni urednik: 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.
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1900 izvodov
ISSN 2350-3904

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si
Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

»Najpomembneje je, da poskušate navdihniti ljudi, da bodo lahko odlični v vsem, kar počnejo.«
Kobe Bryant