



LUKA KOPER

Port of Koper

7/82019

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poštšina
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

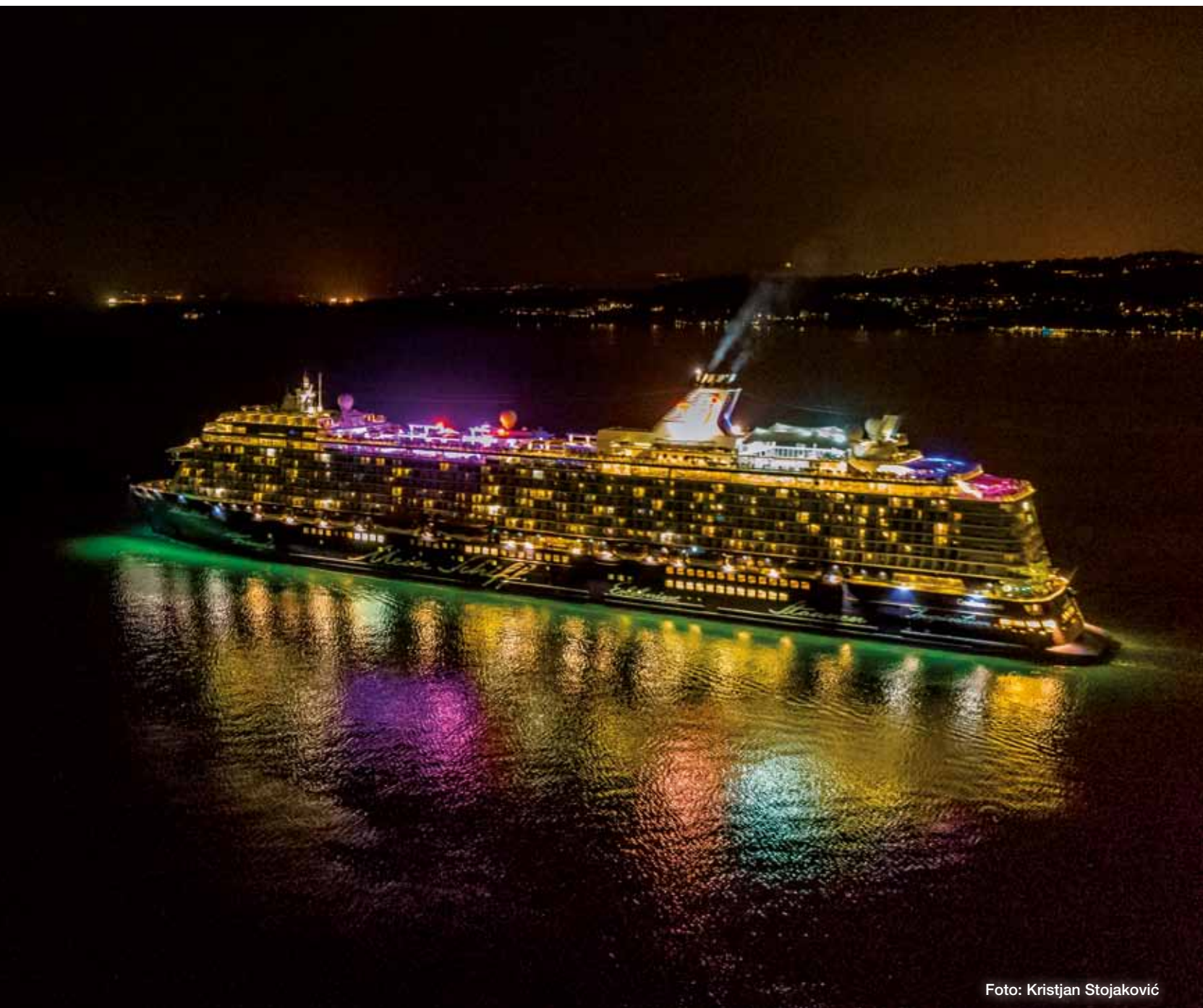


Foto: Kristjan Stojaković

Pretovor
januar - junij

Nesreča na
železniški
progi

Dobra sezona
sadja

Luški vozli

Pri Hrastovljah iztiril vlak

Na državni praznik, 25. junija se je zgodila največja železniška nesreča na edinem tiru, ki povezuje pristanišče z zaledjem. V tunelu v Dolu pri Hrastovljah je iztirilo šest vagonov, ki so prevažali kerozin. En vagon se je poškodoval, iz njega pa je izteklo 10.000 litrov kerozina.

Prva skrb reševalcev je bila prečrpati poškodovan rezervoar, da bi preprečili iztekanje kerozina v tla. Sledila je odstranitev vlaka oziroma iztirjenih vagonov iz tunela in sanacija proge. Še prej so morali delavci SŽ odstraniti vso

zemljino napojeno s kerozinom. Proga je bila tako zaprta skoraj štiri dni, od torka popoldne do sobote popoldne.

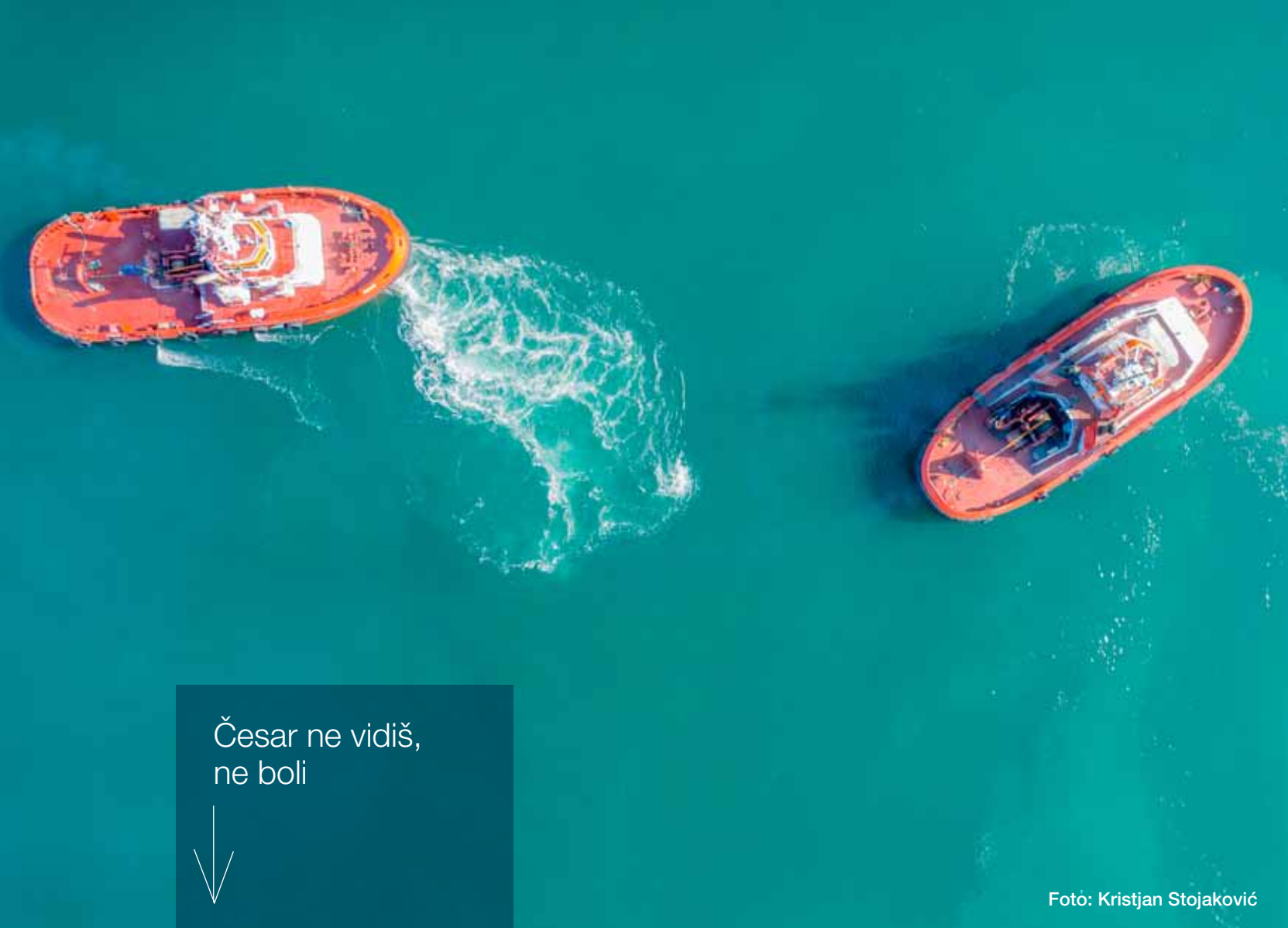
Nesreča je pokazala, kako ranljiva je pristaniška logistika, ki je odvisna od zgolj enega tira in kako neustrezna je trasa tega tira, ki nezaščiteno prečka vodooskrbno območje. Zato so povsod odmevali glasni pozivi vseh odgovornih in vpletenih za čimprejšnjo izgradnjo novega tira oziroma dveh novih tirov in opustitev sedanje proge.

V Luki Koper se iskreno zahvaljujemo za požrtvovalnost in v nekaterih primerih tudi nadčloveške napore, ki so jih vložili v reševanje posledic nesreče vsi vpleteni, v prvi vrsti Civilna zaščita, Gasilska brigada Koper, številna prostovoljna gasilska društva ter vsi kolegi iz Slovenskih železnic, ki so delali dan in noč, da bi čim prej vzpostavili železniško povezavo.

Foto: Gasilska brigada Koper in Zdravko Primožič FPA



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d. Odgovorni urednik: Sebastjan Šik Redaktorica: Mateja Dominko Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedlinik, Mateja Clarici, Maja Gverić, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal Karikatura: Elvis Božič E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženel Produkcija: ČZD Primorske novice Tisk: Tiskarna Vek Koper Naklada: 2.200 izvodov Časopis je brezplačen. Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Česar ne vidiš,
ne boli



Foto: Kristjan Stojaković

Po pestrih spomladanskih mesecih, ki so pri nas vsako leto polni takih in drugačnih dogodkov, obiskov in drugih aktivnosti, je poletje čas za predah, ko si tudi redakcija Luškega glasnika privošči daljši počitek. Pred vami je tako dvojna številka in naslednja bo izšla šele septembra. Poletni meseci so dejansko najbolj mirni del leta, zato jih je smiselno izkoristiti za oddih, pa tudi za nabiranje novih idej. Najnovejše raziskave kažejo, da človek potrebuje tudi dolgčas, če želi biti kreativen. V našem poslu, se pravi na področju komuniciranja, pa je kreativnost osnova našega dela. Zato vsem bralcem želim veliko poletnega dolgočasia in še več kreativnih zamisli, ki vam bodo dale nov elan za delo v drugi polovici leta.

Najpomembnejši dogodek minulega meseca je zagotovo železniška nesreča pri Hrastovljah. Mediji so obširno poročali, zato ne bomo tudi na teh straneh ponovno razglabljali o najbolj očitnem dejstvu, kako je dodatni tir nujno potreben. Na žalost je v človekovi naravi, da se s problemom začne ukvarjati šele, ko pride do nesreče, čeprav smo vsi vedeli, kakšne so lahko posledice. V bistvu smo imeli veliko srečo, da v petdesetih letih delovanja proge tako hude nesreče še nismo doživeli in da se je nesreča zgodila v tunelu, kar je verjetno preprečilo, da se ni prevrnilo več vagonov oziroma izteklo še več kerozina. Pa seveda, da ni prišlo do eksplozije v tunelu, kar bi lahko ogrozilo človeška življenja in dokončno, za bog vedi koliko časa, prekinilo železniško povezavo pristanišča z zaledjem.

Ne gre zanemariti posledic te nesreče, ki še vedno ogroža edini vir pitne vode na Obali. Vendar ne morem mimo nekaterih izjav in celo skrajnih predlogov prepovedati prevoza nevarnih tovorov po železnici. Verjetno obstajajo še kake druge rešitve, recimo postavitve membran, ki so jih Slovenske železnice postavile v tunelu (da bi zajele deževnico) širše vzdolž tirov.

Govorim seveda na pamet, kot nepoznavalec. Prepoved prevoza nevarnih tovorov bi namreč prizadela vse prebivalce Slovenije, saj gre po tirih pretežno del naftnih derivatov za oskrbo države. V najslabšem primeru bi te vozili po cesti, kar bi povečalo število tovornjakov in obremenitev okolja. Preseneča tudi odziv posameznikov na družabnih omrežjih, ki bi kar izbrisali pristanišče z obličja zemlje. Se vprašajo, od kod prihaja gorivo, ki ga točijo v svoje avtomobile? Od kod prihajajo banane, ki jih kupujejo v trgovinah? Od kod vsi pripomočki za udobno življenje modernega človeka? Seveda, lahko pridejo čez druga pristanišča, ampak s tem nismo nič zmanjšali učinka na okolje. Not in my backyard oziroma česar ne vidiš, ne boli.

Zaključim naj z drugo odmevno novico. Madžari odhajajo v Trst. V Sloveniji so se pogovarjali o 5 hektarjev velikem zemljišču blizu pristanišča, v Trstu pa so dobili 32 hektarjev in celo 300 metrov obale. Razlika je očitna. Želja Madžarske po neposrednem stiku z morjem je povsem legitimna, vendar imamo zaenkrat premalo podatkov, da bi lahko sklepali, kakšna vrsta dejavnosti se bo odvijala v Žavljah, kdo bo investiral (zagotovo ne Republika Madžarska neposredno) in kako bo to vplivalo na blagovne tokove v Kopru. V Žavljah ni predviden kontejnerski terminal, torej bo moralo blago za Madžarsko v kontejnerjih še vedno preko enega od obstoječih terminalov v Kopru, Trstu ali na Reki. Skratka, neznank je še veliko, zato si nima smisla beliti glave s tem. Sam sem še vedno prepričan, da če bomo doma, v Sloveniji naredili vse domače naloge, ki smo si jih zastavili, se nam ni treba bati prihodnosti.

Sebastjan Šik

Pretovor v prvem polletju

V Luki Koper smo v prvem polletju pretovorili 11,9 milijona ton blaga, kar je za odstotek manj kot v enakem obdobju lani. Kljub temu so čisti prihodki od prodaje dosegli 6% povečanje, predvsem zaradi boljše strukture pretovora in dodatnih manipulacij na blagu.

Pričakovano smo največji padec zabeležili pri avtomobilih, saj je trend prodaje novih avtomobilov na svetovnem trgu že daljše obdobje negativen. V skupini generalnih tovorov prav tako že dalj časa beležimo padec prometa rezanega lesa, zaradi politične nestabilnosti v severni Afriki in na Bližnjem vzhodu, ter volatilnost na trgu železovih proizvodov.

Po drugi strani pa se nadaljuje pozitiven trend kontejnerizacije, kjer se konvencionalni tip ladijskih prevozov zmanjšuje na račun prevozov v zabojnikih. Število kontejnerskih enot (TEU) je tako zraslo za 2 % v primerjavi z enakim obdobjem lani. Čedalje pomembnejši pa je segment polnjenja in praznjenja kontejnerjev, ki ustvarja multiplikativne učinke na več terminalih in nudi priložnost za storitve z višjo dodano vrednostjo.

Pri sipkih in razsutih tovorih smo ob polletju zabeležili 9% padec, kar gre pripisati predvsem tehnični okvari pri eni od strank, ki se preko Kopra oskrbuje s premogom ter zamiku prihoda ladij s sipkim tovorom v mesec julij.

Ladijski pretovor (v ton)	jan – jun 2019	jan – jun 2018	Indeks 19/18
Generalni tovari	704.251	771.642	91
Kontejnerji	4.934.614	4.687.218	105
Avtomobili	528.757	612.397	86
Tekoči tovari	1.914.681	1.711.804	112
Sipki in razsuti tovari	3.837.260	4.198.249	91
Skupaj	11.919.563	11.981.310	99

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – jun 2019	jan – jun 2018	Indeks 19/18
Kontejnerji (TEU)	497.891	487.684	102
Avtomobili (kos)	341.990	408.855	84

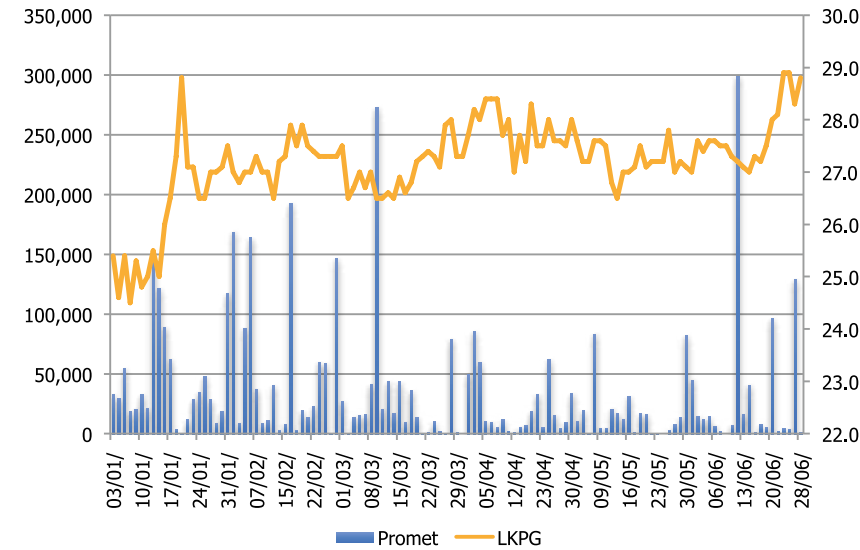
Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d. d.	jan – jun 2019	jan – jun 2018	Indeks 19/18
(v 000 EUR)	118.013*	111.255	106

Delnica Luke Koper, d. d., v drugem trimesečju

V prvih šestih mesecih letošnjega leta je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d. d., znašal 27,38 €, sicer pa se je njegova vrednost v minulem obdobju gibala med 26,50 in 28,90 €. Pri tem je bilo sklenjenih 519 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 3.368.565 €.

Ob tem je lastništvo zamenjalo 123.347 delnic. Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 28,90 €, najnižji pa 26,00 €.

V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila 10 % vrednosti, njena vrednost pa se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2018 zvišala za 11 %. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan junija znašala 403.200.000 €.



Andreja Ličen Čok

Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v drugem trimesečju 2019

Nov skupni indeks slovenske in hrvaške borze – ADRIAprime

19. junija 2019 sta Ljubljanska in Zagrebška borza pričeli izračunavati skupni indeks ADRIAprime, katerega sestavljajo izbrane družbe Prvih kotacij obeh omenjenih borz, med katerimi je tudi naša Luka Koper, d. d..

Indeks ADRIAprime je indeks **celotne donosnosti**, saj poleg gibanja tečajev delnic upošteva tudi dividendno donosnost. V sedanjosti, začetni sestavi, vključuje vseh pet družb prve kotacije Zagrebške borze, in sicer AD Plastik, Arena Hospitality Group, Atlantic Grupa, Podravka in

Valamar Riviera, medtem ko bodo slovenske barve zastopale Intereuropa, Krka, Luka Koper, NLB, Petrol, Pozavarovalnica Sava, Telekom Slovenije in Zavarovalnica Triglav. Sestava izdajateljev, vključenih v izračun indeksa, se lahko ob naslednjih revizijah spremeni.

Gibanje indeksa lahko spremljate na spletni strani Ljubljanske borze www.ljse.si ter na spletni strani Zagrebške borze www.zse.hr.

Delničarjem 1,33 evra bruto dividende

28. junija so se delničarji Luke Koper, d. d., zbrali na 31. skupščini delničarjev. Prisotnih je bilo slabih 78 % vseh delnic z glasovalno pravico. Odločali so o uporabi bilančnega dobička, o podelitvi razrešnice organom vodenja in nadzora za poslovno leto 2018 ter o spremembah statuta družbe.

Glede uporabe bilančnega dobička so sprejeli predlog uprave in nadzornega sveta, da se del bilančnega dobička v znesku 18.620.000,00 € uporabi za izplačilo dividend v bruto vrednosti 1,33 € na delnico, preostanek bilančnega dobička v višini 10.632.442,43 € pa ostane nerazporejen. Družba bo izplačala dividende 30. 8. 2019 in sicer delničarjem, ki bodo vpisani v centralni

register nematerializiranih vrednostnih papirjev pri Klirinško depotni družbi (KDD) na dan 29. 8. 2019.

Še ena skupščina to poletje

Delničarji se bodo 22.

avgusta ponovno sešli na še eni skupščini, na kateri bodo glasovali o predlaganem novem predstavniku v nadzornem svetu. Sedanji nadzornici **Sabini Mozetič** se mandat izteče 21. avgusta,

Mestna občina Koper pa za novo nadzornico predlaga v. d. direktorice občinske uprave **Tamaro Kozlovič**.

Besedilo in foto: Rok Štemberger



Predstavili smo se na Dnevu avstrijske logistike v Linzu

V organizaciji avstrijskega logističnega združenja VNL, ki skrbi za razvoj logistike kot stroke, širjenjem znanja in povezovanjem z gospodarstvom, je 27. junija v Linzu potekal 26. Dan avstrijske logistike. Dogodek je privabil več kot 800 udeležencev, med 50 razstavljalci na sejmu, ki je potekal ob robu dogodka, pa se je kot edino morsko pristanišče predstavila Luka Koper.

Letošnji dogodek je potekal v znamenju izzivov, ki jih za logistiko in oskrbovalne verige predstavljajo ozka grla v dobavi, individualne zahteve odjemalcev logističnih storitev ter preobrazba tradicionalnih poslovnih modelov, ki jo pospešuje digitalizacija.

Za Avstrijo je prvi Koper Koprsko pristanišče že vrsto let velja za najpomembnejše morsko pristanišče za Avstrijo. Po podatkih, ki jih vsako leto objavi avstrijski specializirani časopis s področja logistike Verkehr, avstrijsko gospodarstvo že deveto leto zapored največ prekomorskega prometa opravi preko koprskega pristanišča.

V letu 2018 je za Avstrijo preko Kopra potovalo 6,85 milijona ton blaga, kar je sicer nekoliko manj kot leto prej. Na drugo mesto se je s 3,7 milijona ton uvrstil Antwerpen,

na tretje mesto pa Rotterdam s 3 milijoni ton. Avstrija sicer še vedno 60 % svojega izvoza in uvoza opravi preko severnoevropskih pristanišč, na jadranska in črnomorska pristanišča odpade preostalih 40 %.

Z avstrijskimi logističnimi centri imamo že vrsto let vzpostavljene dnevne železniške servise, tako kontejnerske kot za ostale tovore, npr. premog, železovo rudo, fosfate in goriva. Desetkrat tedensko imamo vzpostavljeno kontejnersko povezavo z logističnim centrom v Gradcu, večkrat na teden je možno kontejner prepeljati do Beljaka in Ennsa, od tu naprej pa do ostalih avstrijskih industrijskih središč.

Razmerje med cesto in železnico za avstrijski trg je posledično izrazilo v korist železnice in znaša kar 75 %. Blago za Avstrijo in



Luške barve sta na dogodku zastopala **Primož Benčič** iz kontejnerskega terminala in **Miha Kalčič** s predstavništva na Dunaju.

iz nje pretovarjamo na vseh terminalih, glede na blagovne skupine pa prednjačijo les, papir, premog, železova ruda in raznovrstno blago, ki

potuje v kontejnerjih - teh je bilo v lanskem letu 225.000 TEU.

Rok Štemberger

Obisk iz kitajske province Fujian



11. junija smo v Kopru gostili delegacijo iz kitajske province Fujian. Delegacijo, v kateri so bili predstavniki uprave Fujiana, gospodarske zbornice, carine in podjetij ter pristanišča Xiamen, je najprej sprejel župan MOK **Aleš Bržan**, obisk in pogovore pa so nadaljevali v Luki Koper, kjer je nastala tudi spominska fotografija. Foto: Nikola Torbica

Oskrba Toyotinih tovarn preko Luke Koper

27. junija so nas obiskali predstavniki japonskega logističnega podjetja Nippon Express ter predstavniki proizvodnih obratov Toyote iz poljskega Walbrzycha, kjer izdelujejo avtomobilске motorje ter menjalnike.

V zadnjem času namreč poteka en del oskrbe omenjenih proizvodnih obratov tudi preko Luke Koper. Gre za proizvodne materiale, ki v kontejnerjih potujejo z Japonske na

Poljsko. Predstavniki obeh podjetij so izkazali zadovoljstvo nad našimi storitvami ter poudarili ugoden tranzitni čas v primeru logistične poti preko Kopra. Stranke

so napovedale možno preusmeritev na Koper tudi količin, ki so do sedaj potovale po drugih transportnih poteh.

Andrej Cah



Predstavnike Nippon Expressa in Toyote so sprejeli (z leve) **Mitja Dujc**, vodja Komercialnega področja, komercialist **Borut Čok** in **Andrej Cah**, svetovalec za multimodalnost. Foto: Rok Stemberger

30 let podjetja ALFA SP

20. junija je logistično podjetje ALFA SP v Ljubljani praznovalo 30. obletnico delovanja. Družinsko podjetje se je ob ustanovitvi leta 1989 ukvarjalo s carinskim posredovanjem, do danes pa so zrasli v mednarodno logistično podjetje s celovito ponudbo logističnih storitev – ladijskim, letalskim in cestnim transportom.

Takrat dvočlansko podjetje je bilo prvo v Jugoslaviji, ki se je registriralo in začelo delati kot mednarodni špediter s privatnim kapitalom. Leta 1989 so se še ukvarjali s carinskim posredovanjem, do danes pa zrasli v konkurenčnega mednarodnega logista, ki ponuja celovite logistične rešitve z ladijskim, letalskim in cestnim transportom.

Zdaj ima ALFA SP 22 zaposlenih v štirih poslovnih enotah, lani so imeli skoraj 7,5 milijonov € prihodkov. Letos bodo končali z razvojem lastne programske rešitve in s tem svojo ponudbo pohitrili in še izboljšali, v prihodnosti pa jih čaka še več digitalizacije in nadaljnja širitev na trge bivše Jugoslavije.

Miro Stamatović, ustanovitelj in direktor podjetja ostaja zvest smeri, ki jo je začrtal pred tremi desetletji: »Posel logistike in transporta ostaja posel ljudi. Kompleksnost mednarodnega transporta in trgovine potrebuje človeško interakcijo, kreativnost, iskanje rešitev, empatijo ... zato bo podjetje še naprej v prvi vrsti orientirano na dobre odnose z zaposlenimi in poslovnimi partnerji.«

V Luki Koper je ALFA SP najbolj prisotna na terminalu generalnih tovorov in kontejnerskem terminalu.



Kristjanu Stamatoviću, aktualnemu direktorju podjetja (levo) in **Miru Stamatoviću**, ustanovitelju podjetja (desno) je čestitke v imenu Luke Koper predal tudi vodja Komercialnega področja **Mitja Dujc**. Foto: Žiga Intihar

Rekordna sezona pretovora na terminalu za hlajene tovore

V letošnji sezoni smo imeli na terminalu hlajenih tovorov (THT) od februarja dalje povsem zasedene kapacitete. Največ in najdlje s pretovorom krompirja, zaradi lanske slabe letine v EU je bilo več uvoza iz Egipta in Izraela, pa tudi citrusov ter od konca maja dalje tudi grozdja.

Naše večletne tržne aktivnosti za pritegnitev pretovora v uvozu iz Egipta se ob izboljšanih kontejnerskih povezavah z egiptovskimi pristanišči odražajo v vsakoletnem porastu pretovora krompirja, citrusov in grozdja, obenem pa beležimo letos tudi rekorden izvoz poljskih jabolk v Egipt, ki se je nepričakovano zavlekel do konca junija. Povečan interes za pretovor hitropokvarljivega blaga iz Egipta smo od izvoznikov in špediterjev zaznali že marca ob obisku naše delegacije na luškem dnevu v Kairu ter ob obisku v pristanišču Damietta.

Zaradi hladnejšega vremena v marcu in aprilu je sezona izvoza grozdja iz Egipta letos pričela dva tedna kasneje kot običajno, kar se odraža v krajši sezoni izvoza, ki traja le do konca junija, ko prispe na trg grozdje iz južne Italije in Španije. Krajša sezona z večjimi uvoženimi količinami s posamezno ladjo za nas pomeni bolj zahtevno organizacijo pretovora in odpreme kamionov, dodatne izzive pa ustvarja zamuda ladij v prihodu, ki »poruši« tudi ustaljeni »obrat« kamionov.

Že prvi dve pošiljki grozdja v prihodu iz Damiette in Aleksandrije konec maja sta bili večji kot pretekla leta na začetku sezone, nato pa je količina prispelega grozdja takoj prešla v t. i. »špico« sezone, ko je v začetku junija v enem tednu prispelo na pretovor in v nadaljnjo odpremo kar okrog 500 velikih (40') frigo kontejnerjev.

Dodaten izziv pri delu je letos predstavljala še zahteva nekaterih strank za naklad kamionov z grozdom iz več (treh) že uskladiščenih kontejnerjev (t. i. priprava blaga za direktno dostavo na prodajne police), medtem ko se delež direktne manipulacije



Povpraševana količina za odpremo po ladji je za ladjarja nepričakovano presegla kapaciteto ladje za frigo kontejnerje, zato se je ladjar nemudoma odzval na povečane zahteve egiptovskih izvoznikov in v servis dodal še eno ladjo. Foto: Mateja Dominko

iz kontejnerja v kamion v zadnjih letih zmanjšuje.

Navkljub navedenim izzivom velja omeniti, da smo se v sodelovanju z lokalnimi špediterji trudili kar najbolje izpolniti zahteve strank, ki od vseh vključenih deležnikov od prihoda do odpreme blaga pričakujejo veliko fleksibilnosti. Pohvalo si zaslužijo vsi zaposleni v procesu pretovora tako na Terminalu hlajenih tovorov kot tudi na Kontejnerskem terminalu, pa tudi špediterji, fitosanitarna služba in carina.

Poleti pričakujemo še nekaj uvoza egiptovskega grozdja ter manjše količine uvoza iz Izraela, konec julija prične prihajati k nam mango. Poletni čas bo na THT poleg dopusta zaposlenih namenjen vsem potrebnim rednim vzdrževalnim delom, ki jih lahko opravljamo le v času »mirovanja« oz. ko skorajda ni pretovora. Poleg temeljitega čiščenja in pranja skladišč bomo zamenjali razsvetlavo v nekaterih celicah - z namestitvijo novih belo-zelenih žarnic ne bo več potrebno nameščanje zelene razsvetljave pred sezono krompirja oz. demontaža

po končani sezoni. Opravili bomo tudi ostala redna vzdrževalna dela na vgrajeni opremi.

Najpomembnejše tržišče za pretovor THT tudi v novi sezoni ostaja hitropokvarljivo blago v prihodu iz Egipta. Od oktobra do konca maja smo v sezoni 18/19 skupaj z jabolki pretovorili 4.500 kontejnerjev (40'), glede na opravljeni pretovor in ocene do konca sezona pa pričakujemo, da bomo sezono zaključili s 6.000 kontejnerji, kar predstavlja 30% rast.

Glede na spodbudno napoved ladjarja, da bo tudi

po sezoni grozdja nadaljeval z direktnim servisom do Kopra (tranzitni čas 4 dni), v jeseni pričakujemo več zelenjave iz Egipta (paprika, mlada čebula, ...), kar smo konec lanskega leta zaradi nestanovitnega ladijskega servisa s predolgim tranzitnim časom izgubili.

Z izboljšanjem kontejnerskih povezav med egiptovskimi pristanišči in Luko Koper so naše nadaljnje tržne aktivnosti usmerjene v krepitev pretovora drugih blagovnih skupin.

Milena Slobko Jerman



Foto: Mateja Clarici

Priznanje

V Sarajevu so 4. julija že štiridesetih podelili nagrado predstavnikom najboljših podjetij v regiji jugovzhodne in srednje Evrope. Strokovna žirija Neodvisne evropske agencije za izbor in promocijo najuspešnejših poslovnih in podjetij je letos podelila 24 nagrad predstavnikom iz 15 držav. Iz Slovenije so nagrado prejeli predsednik uprave Droga Kolinska Enzo Smrekar, predsednik uprave Elektro Ljubljana Andrej Ribič, lastnica in direktorica podjetja KPK Kamnik Anča Cvirn in predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel. Žirija vsako leto nagradi tudi predstavnike političnega, športnega in kulturnega življenja. Iz Slovenije je tako med letošnjimi prejemniki predsednik države Borut Pahor in slovenski veleposlanik v Severni Makedoniji Milan Jazbec.

Besedilo in foto:
Sebastjan Šik



Na slavnostni večerji po podelitvi nagrad je nastopil znani in priljubljeni bosanski pevec **Halid Bešlić**, ki smo ga vprašali, kako je nastal video za pesem Sarajevo, grade moj, v katerem vozi viličarja na obali terminala za sadje v našem pristanišču.

»Leta 1987 je Televizija Sarajevo snemala oddajo o meni v Sloveniji. Veliko posnetkov smo naredili v Portorožu in takrat je nastal tudi

videospot, v katerem vozim viličarja s krompirjem. Pesem govori o človeku, ki je zapustil svoje rodno mesto, da bi šel služiti kruh. In podobnih zgodb je bilo v vašem pristanišču verjetno veliko, zato tudi zamisel, da bi videospot snemali v koprskem pristanišču,« je razložil Bešlić in zanimal govorice, da bi kadarkoli delal v Luki Koper. Pravi, da ga na tiste čase vežejo lepi spomini in da se v Slovenijo vedno z veseljem vrača.



Vir: Youtube, video Sarajevo, srečo moja

Slovenska ladja v slovenski luki

To je naslov razstave, ki smo jo decembra lani posvetili 60. obletnici prihoda prve čezoceanske ladje Gorica v novo koprsko pristanišče. Razstava, ki smo jo pripravili v sodelovanju s Pokrajinskim muzejem Koper, pa se je pred kratkim preselila v Državni zbor v Ljubljano, kjer bo na ogled do 15. julija.

V spremstvu avtorja razstave, kustosa **Ivana Simčiča** (levo), si je razstavo med prvimi ogledal predsednik Državnega zbora **Dejan Židan**.



Foto: Borut Peršolja

Svet je dobil novo največjo tovorno ladjo

Ladjar MSC je ponosni lastnik največje kontejnerske ladje na svetu – **MSC Gülsün**.

Dolga je skoraj 400 metrov in lahko sprejme nekaj manj kot 24.000 TEU. Če bi vse kontejnerje s polno naložene ladje postavili v vrsto, bi dobili 145 kilometrov (od Kopra do Kočevja) dolgo kontejnersko kačo.

MSC Gülsün je dolga slabih 400 m, široka 61 m, visoka pa 33 m. V širino lahko nanjo zložijo kar 24 kontejnerjev, s čimer so za 1.500 povečali kapaciteto prejšnje kontejnerske rekorderke.

Nosilnost ladje je skoraj 225.000 ton, kar je približno toliko kot tehta 1.500 odraslih sinjih kitov.

Ladjo so kot prvo od šestih naročenih sestrskih ladij izdelali v južnokorejski družbi Samsung Heavy Industries. Na svojo prvo pot bo iz kitajskega Tianjina krenila proti Evropi, kot se za marljivo tovorno ladjo spodobi, pa ne bo potovala prazna. Natovorili so jo z jeklom, s pohištvo in kemikalijami, iz Tianjina pa je krenila dva dni pred izidom tokratnega Luškega glasnika.

Srečno plovbo, MSC Gülsün.



TalkNET: energetska učinkovitost in multimodalnost



Konferenca TalkNET »Kako izboljšati multimodalne okolju prijazne rešitve v Srednji Evropi?« se je odvila 6. junija na sejmu Transport in logistika v Münchnu. Uvodoma sta pomen projekta TalkNET podala **Antonio Revedin**, direktor Strateškega planiranja in razvoja pristaniške oblasti Severno jadranskega morja in **Alessandro Marino**, direktor Italijansko-nemške gospodarske zbornice v Münchnu.

V okviru konference sta bili organizirani dve okrogli mizi. Na prvi sta sodelovala vodja prodaje naftnega velikana Shell Lajos Veer in izredni profesor na pomorski univerzi v Szczecinu **Stanislaw Iwan**. Predstavila sta prednosti in slabosti uporabe utekočinjenega zemeljskega plina (LNG), stanje infrastrukture v Evropi, e-mobilnost in mestni promet.

Na drugi okrogli mizi so sodelujoči predstavili stanje multimodalnega transporta v Srednji Evropi, ozka grla in poročila o vplivih na okolje ter spregovorili o subvencioniranju določenih pobud (eden od ciljev je digitalizacija za poenostavitev in poenotenje izmenjave informacij).

Zaključek konference je bil, da je največji izziv multimodalnega transporta okoljsko prijazen transport v logističnih verigah.

Dan po konferenci je bil sestanek upravljalnega odbora projekta TalkNET Program Srednja Evropa, kjer so projektni partnerji predstavili rezultate projektnih aktivnosti. Poročilo Luke Koper o izvajanju pilotne akcije v profitnem centru Generalni tovari in vključevanju udeležencev v pilotno akcijo je vodja delovnega paketa določil kot vzorčno za vse ostale projektne partnerje.

Drago Ratoša

Foto: Lokomotion GmbH München



Udeleženci druge okrogle mize na konferenci TalkNET: (z leve) povezovalc **Sebastian Reimann**, namestnik glavnega urednika DVZ Deutsche Verkehrs - Zeitung, **Armin Riedl**, direktor Kombiverker in Lokomotion, **Agnès Hernard**, direktorica Rail cargo Madžarska in **Nunzio Savarese**, izvršni direktor Short sea lines – Skupina Grimaldi.



V delovni skupini upravljalnega odbora projekta TalkNET sodeluje tudi predstavnik Luke Koper **Drago Ratoša** (spodaj drugi z desne).

Konferenca o avtomobilski logistiki

Letošnja konferenca se je iz tradicionalnega Bonna preselila v München in se preimenovala v Automotive Logistics Global, s čimer so organizatorji želeli poudariti globalno perspektivo vsebine dogodka.

Konferenca se je osredotočila na izzive, s katerimi se srečujejo evropski proizvajalci vozil in dobavitelji avtomobilskih delov, saj želijo postati bolj inovativni, povezani, konkurenčni in trajnostni v novi elektrificirani in digitalizirani dobi. Razpravljalo se je tudi o potrebi, da svetovna avtomobilska

industrija vlaga v tehnologijo in strukturne spremembe, ki se zahtevajo z vedno pomembnejšo okoljsko tematiko in so posledica trgovinskih napetosti na ključnih svetovnih avtomobilskih trgih.

Tudi letos so se dogodka udeležili številni pomembni gostje, od avtomobilskih proizvajalcev do dobaviteljev in ponudnikov logističnih storitev, kot tudi panožnih institucij ter organov.

Ob robu različnih predstavitev in panelov je imel predstavnik udeleženec Luke Koper, vodja avtomobilskega

Automotive LOGISTICS GLOBAL MUNICH
2 - 4 July 2019
Infinity Munich, Germany

terminala **Gregor Belič**, priložnost mreženja z že obstoječimi kupci, kot tudi s potencialnimi kupci in določenimi analitskimi družbami, ki sicer napovedujejo nekoliko boljše drugo polovico leta 2019 na avtomobilskem segmentu.

Sara Morato

Ankaran predstavil prostorske načrte

Javnost in vsi deležniki imajo do 19. julija čas podati pisne pripombe in predloge na osnutek Občinskega prostorskega načrta (OPN) Občine Ankaran in Okoljsko poročilo za občinski prostorski načrt, ki ju je občina javno razgrnila 17. junija. Dokumenta sta na vpogled v prostorih Občine Ankaran.

Predstavniki občine in izdelovalca občinskega prostorskega načrta so dokument podrobno predstavili na javni obravnavi 27. junija.

Sicer pa je pogled Občine Ankaran (OA) na urejanje prostora dela pristanišča, ki leži v občini Ankaran, drugačen od veljavnega Državnega prostorskega načrta za pristanišče.

OA se npr. ne strinja z izgradnjo tretjega pomola in podaljšanjem drugega pomola, namesto tega predlaga



Foto: Primorske novice

podaljšanje pomola v notranjost. Prav tako se ne strinja s širitvijo pristanišča na vzhodno stran Železniške ceste.

OPN sicer ne posega na območje

pristanišča, saj njegov razvoj opredeljuje Državni prostorski načrt, ki ga je vlada potrdila leta 2011.

Tatjana Jazbec

Sveže novice iz pristanišča za naše sosede

Luški vozli, publikacija Luke Koper, ki smo jo lani prvič poslali v nabiralnike po Kopru in Ankaranu, so vzbudili dobre odzive. Povezovanje z lokalno skupnostjo na tak način je bilo lepo sprejeto, zato smo letos izdali nove Vozle in jih poslali v preko 15.300



Foto: Kristjan Stojaković

gospodinjstev v Mestni občini Koper in Občini Ankaran.

Z bralci smo želeli deliti dogajanje v pristanišču, ki pomembno vpliva na življenje ob luki in z njo.

Tokratni Vozli so prinesli sveže zanimivosti iz pristanišča, poslovne rezultate in pomembne informacije za lokalno in širše okolje, čudovite fotografije iz luškega vsakdana ter zgodbe pristaniških ljudi in tistih, ki s pristaniščem ustvarjajo lepše življenje na slovenski obali in širše.

Če ne živite v krajevnih skupnostih, ki so bile izbrane za dostavo revije, jo najdete tudi na naši korporativni strani (www.luka-kp.si medijski center/Luški glasnik). Na voljo pa je tudi nekaj tiskanih izvodov, ki jih dobite v Področju odnosov z javnostmi.

Mateja Dominko



Želja ustvarjalcev je bila, da bi v publikaciji zajeli bistvo pristanišča in jo popestrili z energijo zaposlenih v Luki.
Fotografija naslovnice 2019, Kristjan Stojaković

Delikaten projektni tovor – do destinacije tudi po reki

Julija smo v pristanišču lahko opazili tudi tovor izrednih dimenzij, ki smo ga pretovarjali še posebej skrbno. Šlo je kar za okrog 80 velikih kosov - modulov, ki so jih izdelali v Celju, k nam pa pripeljali z izrednim prevozom. Nekateri kosi so težki tudi do 74 ton in dolgi do 24 metrov.

Manipulacije s takim tovorom so izjemno zahtevne, saj so na tovoru t. i. antišok naprave, ki zaznajo premočne udarce, če bi do njih pri pretovoru prišlo. Prav tako tega tovara ne smemo nagibati, kar meri posebna vodna tehnika, ki v

primeru prevelikega nagiba kosa to tudi trajno zabeleži.

Tovor bo do konca julija dopotoval v Kazahstan in Mongolijo, po plovi čez morje pa jih bo po reki Volgi odpeljala ladja, specializirana za rečno plovo. Zaradi specifičnosti rečnih kanalov imajo take ladje praviloma manj ugreza (ta ladja »le« 4,6 m).

V drugi polovici julija k nam prihaja že naslednja pošiljka, saj je bil naročnik s storitvami Luke zelo zadovoljna.



Foto: Kristjan Bračun

ZPPAS z novim vodstvom

Zveza pomorsko prometnih agencij Slovenije (ZPPAS) je na svoji redni letni Skupščini članic 21. junija izvolila novo vodstvo ZPPAS.

Z dosedanjim in novim predsednikom smo se v Luki Koper srečali 4. julija. Srečanje smo izkoristili za pogovor o trenutnih in prihodnjih skupnih izzivih predvsem pa, da bi se zahvalili Emilu Bandlju za dolgoletno sodelovanje. Za mlajšo generacijo naj še zapišemo, da je bil Emil Bandelj v letih 1970 – 1977 zaposlen v luki, tudi kot komercialni direktor Luke Koper.

Suzana Zornada Vrabec



Člani izvršilnega odbora so: **Ali Al Dilaimi, Borut Škabar, Rok Štrukelj, Sebastjan Žagar in Gracijan Necmeskal**, ki je hkrati tudi novi predsednik ZPPAS. Funkcijo je prevzel od **Emila Bandlja**, ki je združenje vodil več kot 30 let in bil tudi med njegovimi ustanovitelji leta 1992. Foto: ZPPAS

V imenu družbe Luka Koper se je Emilu Bandlju za dolgoletno uspešno sodelovanje zahvalil član uprave Metod Podkrižnik, novemu predsedniku Gracijanu Necmeskalu pa hkrati zaželel, da bi z ZPPAS nadaljevali tvorno sodelovanje tudi v prihodnje. Z leve: **Suzana Zornada Vrabec, Mitja Dujc, Metod Podkrižnik, Emil Bandelj, Gracijan Necmeskal in Branko Vodopija** Foto: Mateja Dominko

Delavnica za “kontejnerske” špediterje

3. julija je na Primorski gospodarski zbornici potekala delavnica za špediterje, kjer je Področje upravljanja in razvoja poslovnih procesov Luke Koper skupaj z družbo Actual I.T. predstavilo spremembe za prvo fazo uvedbe Edifact centra 2 za prazne kontejnerje, vezano na špediterske procese dela.

Med udeleženci se je razvila plodna razprava, v kateri smo identificirali nekaj predlogov izboljšav, predvsem glede obstoječih in povezanih sistemov, kot sta VBS (najava kamionov) in sistem za dostave/odstave kontejnerjev na polnjenje/praznjenje.

Besedilo in foto: Boris Šušmak



Novosti na tovornem vhodu 2 - Sermin

Na Vhodu 2 (Sermin) je že omogočen vstop in izstop tovornjakov za **VSE blagovne skupine**, vključno s kontejnerji in avtomobili. Za izboljšanje notranje logistike in razbremenitev koprskega lokalnega prometa na cestah do pristanišča pa je Luka Koper uredila tudi prostor za izvajanje potrebnih carinskih postopkov.

Finančna uprava bo **15. julija 2019** začela izvajati postopke carinskega nadzora na novi pregledni točki ob Vhodu 2, namenjene pregledu neskupnostnega blaga.



Novo carinsko pregledno mesto je locirano pod viaduktom v neposredni bližini Vhoda 2. Foto: Mateja Dominko



Urnik FURS na Vhodu 2 bo enak obratovanju novega vhoda in sicer:

- ponedeljek – petek: od 6h do 22h,
- sobota: od 6h do 15h.

Nov izziv in velika sprememba

Ksenija Makovac je dvanajst let delala na avtomobilskem terminalu v Luki Koper, pred pol leta je sprejela nov izziv, ko so jo imenovali za predstavnico Luke Koper za češko in slovaško tržišče. Naj kot zanimivost izpostavimo to, da je Ksenija prva in edina ženska predstavnica podjetja v tujini v dosedanji zgodovini Luke Koper.

MINILO JE POL LETA, ODKAR SI PREDSTAVNICA LUKE KOPER ZA ČEŠKO IN SLOVAŠKO. KAKO SI SE ZNAŠLA PRED NOVIM IZZIVOM? S KAKŠNIM CILJEM SI GA SPREJELA?

Preden sem prišla delat v Luko Koper, smo bili z družino dve leti in pol v Kazahstanu. Tako da mi odhod v tujino, selitev in prilagoditev na drugo državo ni bila neznanka. Na avtomobilskem terminalu Luke Koper sem delala že dvanajst let, zato sem potrebovala tudi nov izziv. Je pa res, da je velika razlika, če si v tujini z družino ali pa sam. Za nas predstavnike Luke Koper je ta prilagoditev še težja, ker smo stalno na poti in nimamo pisarne s sodelavci. Po naravi sem zelo družabna in sprememba, da nimam sodelavcev, mi je predstavljala velik izziv, še posebno, ker smo se na avtomobilskem terminalu med seboj zelo dobro razumeli. Imam pa srečo, da mi sodelavci stojijo ob strani, mi dajejo podporo in me večkrat pokličejo in vprašajo, kako sem. Pri tem moram pohvaliti vse komercialiste Luke Koper, sodelavce iz avtomobilskega in kontejnerskega terminala, direktorja na avtomobilskem terminalu in direktorja komerciale, ki mi pomagajo z nasveti. Seveda smo tudi predstavniki med seboj večkrat v stiku in si izmenjujemo mnenja ter izkušnje iz različnih tržišč. Moram omeniti, da mi je bil na začetku v veliko pomoč bivši predstavnik Luke Koper gospod Boris Kroupa, ki živi in dela na češkem.

KATERE SO BILE TVOJE PRVE AKTIVNOSTI?

Kot predstavnici Luke Koper se mi je z dela na terminalu kar naenkrat povečalo obzorje na celotno logistično pot. V tem smislu mi pomeni to delo nov izziv in veliko

spremembo, kajti poznati moraš delo celotne luške skupnosti, špediterje, agente, ladjarje, železniške operaterje, prevoznike in konkurenco ... Kajti le tako lahko stranki svetuješ, katera logistična rešitev je zanjo najbolj primerna.

Ko sem prišla na Češko in Slovaško, sem začela spoznavati logistične poti po vrsti; najprej železniške operaterje, nato ladjarje in agente, združeni špediterjev obeh držav, predstavnike drugih luk ter nazadnje še špediterje.

ALI SO MED ČEŠKIM IN SLOVAŠKIM TRŽIŠČEM KAKŠNE RAZLIKE?

V obeh državah so ljudje prijazni in so me lepo sprejeli, povsod sem naletela tudi na same pohvale o Luko Koper. Čuti se tudi, da nas druži skupna slovanska preteklost. S stališča Luke Koper pa so med državama kar precejšnje razlike. Slovaška, ki je bližje Kopru, je tradicionalno bolj navezana na nas, Češka pa bolj na Hamburg. Luka Koper ima ugodno železniško povezavo le z vzhodnim delom Češke. V zadnjih letih se mora Luka Koper na teh tržiščih soočati tudi z vse bolj agresivno konkurenco drugih luk, predvsem Trsta, Gdanska, Reke in Pireja.

ALI BOŠ DELOVALA BOLJ V PRID DOLOČENIH BLAGOVNIH SKUPIN ALI SE NE BOŠ OMEJEVALA LE NA DOLOČENE TOVORE?

Luka Koper ima v primerjavi s prej omenjenimi lukami srečo, da ima zelo močan in razvit avtomobilski terminal. Avtomobili za ti dve državi namreč predstavljajo največji izvozni artikel. Drugi segment predstavljajo nadomestni deli in pločevina za to industrijo. Sledijo elektronika, električne naprave, jeklarski izdelki, stroji, vojaška industrija, les ...



Ksenija na znamenitem Karlovem mostu, v ozadju Praški grad.
Foto: Onur Özman

ALI SI LAHKO OBETAMO VEČ POSLA OD TAM?

Luka Koper skozi leta beleži nenehno rast. Statistično gledano skozi našo luko raste pretovor v vseh zalednih evropskih državah, tudi na Slovaškem in Češkem ... Vendar te rasti ne moremo pripisati samo predstavniku, temveč pripadnosti, fleksibilnosti in zavzetosti vseh zaposlenih Luke Koper ter celotne pristaniške skupnosti. Pozorni pa moramo biti na vse močnejšo konkurenco ostalih luk.

KAKO IZGLEDA TVOJ DELOVNI DAN?

Vsi predstavniki delamo dosti na terenu in nimamo

svoje pisarne. Imamo »home office« (pisarno v stanovanju) oz. »potujočo pisarno«, torej avto, in na leto prevozim okoli 80.000 kilometrov. Slabost tega pa je v tem, da predstavniki nimamo razmejitev med začetkom in koncem delovnega dne. Velikokrat se zalotim, da je že pozno zvečer, pa še vedno nekaj pišem. Podobno velja za vikende, ko ostanem v Pragi. Velikokrat imamo kakšne dogodke ali sprejeme tudi zvečer ... Tudi vožnja z avtomobilom iz Kopra do Prage traja devet, poleti celo deset ur ...

Sonja Kranjec

Pogovor z načrtovalcem trase drugega tira

Drugi tir je trenutno največji infrastrukturni projekt v Sloveniji. Kako je potekalo načrtovanje novega tira do Kopra in druge zanimivosti je v pogovoru povedal Edmund Škerbec iz SŽ-Projektivnega podjetja. Škerbec je eden glavnih načrtovalcev trase drugega tira med Divačo in Koprom in odgovorni vodja izdelave projektne dokumentacije.

Največji izziv projektantom sta predstavljala zahteven relief in pestra geološka sestava. Drugi tir je t. i. predorska proga, ker je na 27,1 km proge 8 predorov oz. skupaj je kar 75 % proge pod zemljo, lahko pa tudi rečemo, da je t. i. gorska proga, saj bo morala premagati približno 433 metrov višinske razlike med postajo Koper tovarna in Divačo.

Zaradi naše trase so z drugim tirom najbolj primerljivi projekti gradnje daljših predorov oziroma proge, kjer je pretežni del trase v predorih. Tak projekt je gradnja novega predora pod Semmeringom (27,3 km) ali pa nova železnica med Gradcem in Celovcem, ki je sicer dolga 127 km, dolžina najdaljšega predora je 33 km.

KOLIKO VARIANT JE BILO PREUČENIH PRED ODLOČITVIJO O IZBIRI?

»Če pri tem štejemo le variante, ki so bile kasneje uradno predstavljene v zaključnih poročilih ter izdelanih strokovnih podlagah, brez vseh drugih delovnih variant, je bilo do sprejetja uredbe o DLN predstavljenih 10 variant. Kasneje se je v različnih fazah ponovnega preverjanja ustreznosti izbire variante, ki so bile posledica postopkov pridobivanja evropskih sredstev za financiranje projekta, preučilo še sedem variant, ki so bile ali modifikacija oziroma kombinacija že prej obdelanih ali pa tudi povsem nove. Skupaj torej 17.«

KER BO 75 % PROGE ZGRAJENE PREDVSEM V OBČUTLJIVEM KRAŠKEM PODZEMLJU, BO TO ŠE DODATNO POVEČALO ZAHTEVNOST PROJEKTA TAKO ZA PROJEKTANTE KOT IZVAJALCE, SAJ GRE TU ZA OHRANJANJE NARAVNE DEDIŠČINE?

»Večina naravnih vrednost in kulturne dediščine ter zavarovanega območja natura 2000 se sicer nahaja na površju, s potekom trase v predoru se jim uspešno izognemo. Je pa seveda na delu proge od kraškega roba do Divače teren s specifičnimi kraškimi pojavi, ki se nahajajo v veliki meri tudi v podzemlju. Glede na dolgoletno sodelovanje s strokovnjaki Instituta za raziskovanje krasi pri ZRC SAZU, smo projektanti uspeli izdelati ustrezne projektne rešitve za prečkanje predorov skozi območja



Edmund Škerbec

različnih tipov kraških pojavov. Izdelane so bile najboljše možne prognoze lokacij teh pojavov in njihovo število. Na ta način smo tudi relativno dobro ocenili gradbene stroške povezane s tem, prav tako pa so bile optimirane vse rešitve zaščite podzemne vode in definirani protokoli v primeru odkrivanja večjih kraških pojavov za njihovo dokumentiranje in nadaljnjo možnost preučevanja.«

PREDVIDENA HITROST NA PROGI JE 160 KM/H ZA POTNIŠKE VLAKE IN 120 KM/H ZA TOVORNE VLAKE. OD ČESA BO DEJANSKO ODVISNA HITROST VLAČOV?

Cilj, da se nove železniške proge v Sloveniji gradi za hitrosti 160 km/h, kot tudi, da se za tako hitrost po možnosti nadgradijo obstoječe proge, je bil zapisan že v krovnem dokumentu s področja ciljev načrtovanja železniške infrastrukture, v Nacionalnem programu razvoja železniške infrastrukture, ki ga je sprejel Državni zbor RS leta 1996. Tako bi javni potniški promet po železnici lahko konkuriral potniškemu prometu po

cestnem omrežju.

Hitrost 160 km/h lahko dosegajo potniški vlaki s klasičnimi vagonskimi kompozicijami, ki jih vleče lokomotiva tipa 541 in vlaki tipa Pendolino. Take hitrosti bodo dosegale tudi nove elektromotorne garniture (EMG), ki so jih v lanskem in letošnjem letu naročile Slovenske železnice. Obstoječe EMG tipa 312 (Siemens Desiro) lahko dosegajo najvišje hitrosti do 140 km/h.

Tovorni vlaki seveda vozijo z nižjimi hitrostmi. Na hitrost vpliva predvsem sama masa vlaka (vagonskega niza) in tip lokomotive. Novejša lokomotive tipa 541 imajo večjo moč in dosegajo višje hitrosti kot pa starejše lokomotive tipa 363. Z novimi lokomotivami bodo hitrosti tovornih vlakov praviloma v razponu med 70 in 100 km/h. S posebnimi tovornimi vagoni pa je mogoče doseči tudi hitrosti tovornih vlakov do 120 km/h.«

ALI BO DRUGI TIR VARNA PROGA?

»Proga bo vsekakor varna, saj smo načrtovalci upoštevali vse najnovejše standarde in predpise s področja varnosti. Projektne rešitve so bile preverjene tako s strani revidentov, kakor tudi s strani t. i. priglasičenih organov, ki preverjajo ali je projektna dokumentacija skladna s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost posameznih podsistemov železniške infrastrukture. Med njimi je seveda tudi varnost v železniških predorih.«

Povzeto po intervjuju z Edmundom Škerbecem (avtor Martin Tomažin, 2TDK), objavljenem v glasilu Občine Hrpelje-Kozina 2019.



Trenutno poteka gradnja dostopnih cest za drugi tir. Foto: Martin Tomažin

10 let od prihoda postpanamax dvigal

“Zadnjega julija so ob čelo prvega pomola privezali baržo, ki je po morju iz Trsta pripeljala novo dvigalo za kontejnerski terminal. Gre za eno od štirih naročenih dvigal, drugo je prispelo teden dni pozneje, oktobra pa pričakujemo še

preostali dve. Kontejnerski terminal bo potem imel 4 panamax in 4 postpanamax dvigala.”

Luški glasnik, 8-9/2009



Dvigala so eno za drugim k nam potovala po morju na velikih splavih. V tišini zgodnjih jutranjih ur je bil dogodek prav vsakič paša za številne OČI. Foto: Mateja Dominko, 2009



Štiri v vrsto – do konca oktobra so v luko prispela vsa štiri naročena post-panamax kontejnerska dvigala. Pogled na naš terminal z velikani se je takrat res zdel impresiven ... vsaj do leta 2017, ko sta v naše vrste prišli še dve **super** postpanamax dvigali, ampak o obletnici tega bomo pisali precej kasneje. Foto: Mateja Dominko, 2009

40 let nazaj: fešta za tisoči kontejner

Ste imeli kakšno igračo iz tovarne Mehanotehnika Izola? Od leta 1952, ko je bilo podjetje ustanovljeno, je naglo raslo in postalo vodilno jugoslovansko podjetje igrač, ki ga je odlikoval močan razvojni potencial.

Ena od bolj znanih igrač so bile kovinske ploščice z luknjicami, vijaki in dodatki, iz katerih si lahko sestavil avto, žerjav, tovornjak in druga vozila po lastni domišljiji.

Kasneje so ponudili še druge igrače - pisalne stroje, elektronske didaktične igrače, cestna vozila in plovila na daljinsko upravljanje, dirkalne steze, modele avtomobilčkov



2. junija 1979 smo iz luke odpremili 1.000 kontejner Mehanotehnike, v katerem so »Izolani« na ameriški trg poslali kvalitetne in po celem svetu poznane igrače. Z leve: **Bruno Korelič**, predsednik Luke Koper, **Marijan Starc**, direktor Mehanotehnike, **Franjo Valentič**, direktor Jugolinije, **Miro Turk**, direktor Intereurope ter **Ante Korelič**, direktor Jadroagenta. Foto: arhiv Luke Koper, 1979

in na koncu tudi plišaste igrače.

Sodelovali so s Katedro za otroško in mladinsko psihologijo na Filozofski fakulteti v Ljubljani pri projektu »Dobra igrača«, na podlagi tega sodelovanja je Mehanotehnika izdelovala igrače z višjimi psiho-pedagoškimi vrednostmi.

Mehanotehnika Izola se je leta 1990 preimenovala v Mehano, leta 2008 pa zaradi likvidnostnih težav ugasnila. Samo dve leti kasneje je vstala od mrtvih in danes razvija nove modele in garniture vlakcev ter druge didaktične igrače.



Časi se spreminjajo, že na pogled: natica in feeder, ki je bil za nas še pred nekaj leti »velika« ladja... Foto: Kristijan Bračun

Nova oprema za kontejnerski terminal

Junija smo nabavili nov kontejnerski manipulator nosilnosti 45 ton za polne kontejnerje, ki je nadomestil kontejnerski manipulator MNP 14, uničen v delovni nezgodi. Kupili smo tudi viličarja za prazne kontejnerje, ki lahko kontejner dvigne v osmo vrsto, torej eno vrsto višje kot dotrajani viličar VP 979, ki nam je sicer služil dobrih 10 let.

Oba stroja imata najmodernejšo tehnologijo z izboljšavami predvsem v ergonomiji za upravljalca. Poseben poudarek je bil na varnosti, ekologiji in zdravju zaposlenih na območju delovišča strojev in njegove okolice. Prav zato so na obeh strojih nameščeni sistemi za nadzor pri vzvratni vožnji (IR kamera, monitor in senzor/radar in zvočni signal). Če senzor (radar) zazna oviro, upravljaletc to vidi na monitorju kamere, hkrati pa se aktivira tudi zvočni signal v kabini.

Z dolgoletnim merjenjem hrupa v območju delovanja strojev smo prišli do zaključka, da je najprijaznejši zvočni signal za vzvratno vožnjo s samonastavljivo zvočno jakostjo in t. i. belim zvokom (Brigade type Smart).



Samodejna kontrolirana zaustavitev pogonskega agregata (diesel motorja) ob delovanju motorja brez obremenitve in ponovni samodejni zagon zagotavljata manjšo porabo goriva in posledično manj emisij v okolico.

Čeprav je nabava obeh novih pridobitev potekala kot prvi začetki nabave opreme



– »blaga« po postopkih javnih naročil (odprti postopek in postopek male vrednosti ter nato ponovitev postopkov s pogajanjem brez objave), smo jo uspeli pripeljati do uspešnega zaključka in s primopredajo v delovni proces.

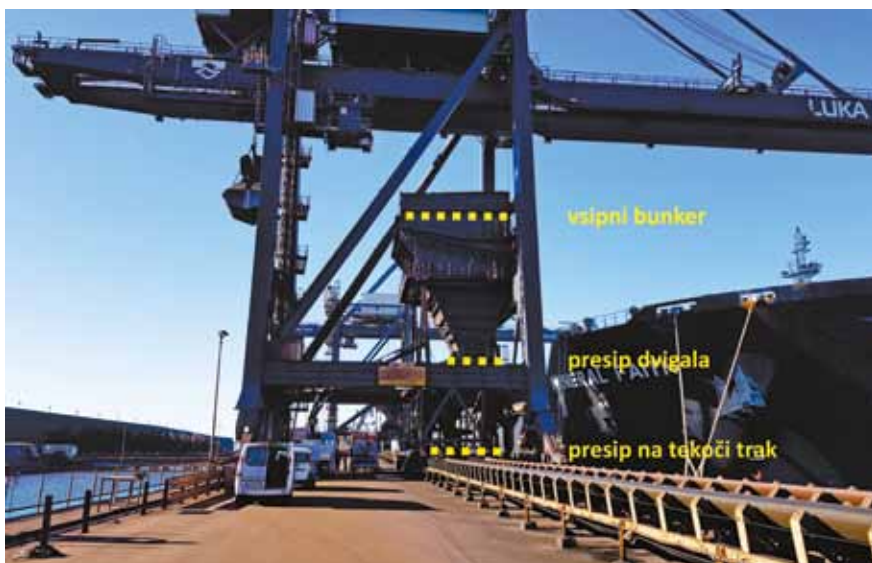
Goran Kocjančič in Edvin Boškin

Vodna prha za premog in železovo rudo

Na Evropskem energetske terminalu smo skozi leta izpeljali vrsto rešitev za zmanjševanje negativnih vplivov na okolje. Zadnja novost je montaža nove opreme na mostnem dvigalu (MD 2) za fino visokotlačno prhanje z vodno »meglo« na treh prekladalnih mestih dvigala: na vsipnem bunkerju, na presipu dvigala in na točki, kjer tovor usmerimo z dvigala na tekoči trak.

Nov sistem je nadomestil starega, ki je deloval brez uporabe visokega pritiska. Je sodobnejši in predvsem bolj učinkovit pri zmanjševanju prašenja pri razkladanju ladje. Pri delu lahko uporablja tako pitno kot tehnološko vodo, izberemo pa lahko tudi druge nastavitve, ki jih prilagajamo glede na tovor, ki ga prekladamo.

Tatjana Jazbec



Točke, kjer ustvarjamo vodno meglo in s tem zmanjšujemo prašenje pri pretovoru.

Luški glasnik gre avgusta na počitnice!

Lukec se je že odpravil, prav tako pa si bo dopust vzel uredniški odbor in Luški glasnik za en mesec pospravil v predal.

Spočili si bomo oči, nabrali novih idej in ošillili svinčnike, da bo septembra spet lažje steklo.

Vsem dopustnikom želimo lep dopust, tistim, ki ga čakate izven sezone, pa da vam delovno poletje mine v miru in vsaj napol turističnem utripu.

Se vidimo spet septembra!



Ugriznimo znanost – skrivnosti morskega dna

Nacionalna televizija je zaradi raznolikosti in raznovrstnih dejavnosti pogost gost v našem pristanišču. Aprila je na luškem območju snemala otroško oddajo Firbcologi, v maju turistično oddajo Na lepše, junija pa še izobraževalno oddajo Ugriznimo znanost.

Oddaja ima nekoliko bolj zahtevno vsebino, vendar se avtorji trudijo, da na poljuden, sproščen in tudi duhovit način pokažejo, da je znanost sestavni del vsakdanjega življenja.

Teme oddaje, ki jo na TV Slovenija predvajajo že deveto leto, so povezane z dosežki slovenskih znanstvenikov, znanstvenim dogajanjem na svetovni ravni in aktualnimi dogodki na področju znanosti. Urednici, voditeljici in scenaristki **Renati Dacinger** je Združenje britanskih znanstvenih novinarjev za koncept oddaje pred kratkim podelilo posebno nagrado.

Za vse, ki ste se ob zapisanem vprašali, kakšna bi lahko bila povezava med pristaniščem in znanostjo, naj povemo, da je bila osrednja tema oddaje, ki je nastajala tudi v luškem akvatoriju, uporaba sodobnih tehnik za preučevanja morskega dna, ugotavljanje sprememb, meritve globin in vnos podatkov v pomorske karte za varen promet po morju. Novinarka **Nataša Gaši** se je o hidrografskih meritvah pogovarjala s

Sašom Poglajnom in **Aljošo Žerjalom** iz podjetja Sirio. Na kratko smo strnili vsebino njihovega pogovora.

Za meritve globin se pri nas uporablja večsnopni ultrazvočni sonar (globinomer), ki hkrati meri globino vode ter izrisuje sliko morskega dna. Za delovanje uporablja visoke frekvence zvoka. Na sonar je pritrjena sonda za meritve hitrosti zvoka, ki je nujna za njegovo pravilno delovanje. Sonar je le osnovna enota, ki za pravilno delovanje potrebuje še pomožne senzorje, npr. senzor za določitev pozicije plovila (GPS sprejemniki), senzor za spremljanje nagibanja in usmerjenosti plovila (azimut plovbe) ter računalniško in programsko opremo, ki združuje celoten proces meritev. Sonar deluje po principu meritve časa, saj z znano hitrostjo, ki je odvisna od temperature vode, slanosti in tlaka, preračuna razdaljo odbitega signala. Največja globina, ki jo doseže večsnopni globinomer je okoli 100 m, širina posnetega pasu pa je tri-kratnik globine. Plitkejše kot je morje, ožji je pas zajema podatkov. Sonar



Sašo Poglajen pojasnjuje delovanje globinomera, ki je montiran na boku ladje in lahko meri 100 metrov v globino.

lahko pokaže tudi globino nanosov, zato je uporaben tudi za arheološke in druge raziskave.

Hidrografske meritve enkrat letno izvajamo tudi v našem pristanišču, saj vsaka sprememba na morskem dnu vpliva na varnost plovbe. Ugotovljene spremembe se nato vnesejo v pomorske karte na katerih so vrisani tudi vsi naši bazeni, globine, boje in sidrišča. Karte so danes v elektronski obliki, primerni za informacijske sisteme, ki jih uporabljajo ladje.

Besedilo in foto: Tatjana Jazbec

Slovensko morje meri približno 210 km². Najgloblja točka v našem morju se nahaja blizu Pirana in znaša 39,6 m. Kraj je označen z težko betonsko piramido, na njej je narisana na glavo obrnjen slovenski grb s Triglavom. To točko so zato poimenovali »podvodni Triglav«. Slovensko morje je plitvo, zato se hitro segreje in ohladi. Povprečna globina je 17 metrov, povprečna temperatura pa 15,8 °C.

Taaaaake ribe ...

Na našem terminalu sipkih tovorov pretovarjamo tudi sojo, ki jo veter včasih zanese v morje. Gre za zanemarljive količine nenevarne hranljive snovi, ki pa se je veselijo predvsem zadovoljni ciplji in luški ribiči.

Ti morajo imeti za ribolov na luškem območju posebno dovolilnico, danes je registriranih 34 imetnikov ribiških dovoljenj.

Zadrževanje v bližini ladij, ko z njih ali nanje prekladamo tovor, je seveda strogo prepovedano.

Besedilo in foto: Mateja Dominko



Ciplji ker tekmujejo za sojino pojedino, tudi sicer pa »luško morje« naseljujejo številne živali.



Z nami gre lažje ... tudi poleti

Poletje je običajno čas, ko se odvija največ dogodkov, saj nas dolgi dnevi in visoke temperature vabijo na prosto. Kdor rad preživlja poletne dneve in večere ob gledanju gledaliških predstav, poslušanju glasbe in se udeležuje športnih dogodkov, bo zagotovo na prizoriščih opazil transparent Luke Koper,

saj skorajda ni dogodka na Obali, ki ga letos poleti Luka Koper ne bi podprla.

Gre pretežno za projekte, ki so prejeli sponzorska ali donatorska sredstva iz sklada Živeti s pristaniščem. Eden glavnih ciljev sklada je namreč podpora lokalnega okolja in društev, ki v njem delujejo, ustvarjajo in omogočajo

kvalitetno preživljanja prostega časa v našem okolju.

V spodnji tabeli smo pripravili pregled večjih dogodkov, ki se bodo zvrstili do izida naslednje številke Luškega glasnika. Več informacij o posameznem dogodku dobite na spletu.

1.7. – 21.9. Ljubljana Festival	15.7. – 21.8. 12. Poletni koncerti v Taverni	31.8. Čisto morje, naš ponos (čistilna akcija)
Vsak torek od 2.7. do 30.7. Poletni gledališki večeri	20.7. - 28.7. EUSA Evropsko prvenstvo v odbojki na mivki in vaterpolu	31.8. Bunkerfest Izola
Vsak četrtek od 4.7. do 25.7. Poletje v Bertokih	15.8. 20. velika srednjeveška tržnica v Ankaranu	6.9. – 8.9. Frivolus, festival uličnih umetnikov
10.7., 24.7., 31.7., 7.8., 21.8. Poletje z biseri	22.8. – 12.9. Tartini festival	7.9. 27. Mednarodna kajak kanu regata Adria 2019
11.7. – 21.7. Mladifest	28.8. Oživela ulica	10.9. – 15.9. 34. Mednarodni literarni festival Vilenica
	31.8. 4. Malčkov tek na Obali	14.9. Koper giba

Plastika? Ne, hvala!

To je naslov okoljevarstvene akcije, ki sta jo Luka Koper in Radio Koper zasnovala za osveščanje ljudi o enem največjih onesnaževalcev morij. Plastiko najdemo v skoraj vsakem izdelku in podatki kažejo, da v oceanih vsako leto konča 9 milijonov ton plastičnih odpadkov ter da bodo do leta 2050 plastiko jedle že vse vrste morskih ptic na planetu (vir: National Geographic Slovenija).

To so le nekateri zaskrbljujoči podatki, ki jih najdemo na to temo, dobra novica pa je, da lahko vsak od nas s spremembo svojih vsakdanjih navad pripomore k



zmanjševanju uporabe plastike. Tako smo se odločili, da gostinske obrate na Obali povabimo k zamenjavi plastičnih slamc z biorazgradljivimi.

Akcijo smo predstavili maja na Pristaniškem dnevu, v tem mesecu pa so se akciji že pridružili številni obalni lokali: Bar Cameral, Bife Podmornica, Circolo, Costa d'oro Caffè, Čokoladnica Da Ponte, Forum Bar, Kavarna Triglav, Trends in drugi. Skupno bomo razdelili 40.000 biorazgradljivih slamc.

Slogan akcije je »Ne posrkaj svoje prihodnosti«, za botro pa smo izbrali glasbenico **Leo Sirk**.

Vsebine pripravlja Mateja Clarici

Naloge in pristojnosti varnostnega osebja – UKREPI

Temeljni predpis za izvajanje nalog varnostnega osebja je **Zakon o zasebnem varovanju** saj le-ta določa pogoje, kriterije za opravljanje nalog, ter daje pravne podlage za izvajanje ukrepov varnostnega osebja.

Varnostnik lahko uporabi spodaj našteje ukrepe zato, da prepreči kršenje nacionalne zakonodaje ali internih aktov družbe, oziroma da **prepreči ogrožanje življenja ljudi in premoženja**.

Na podlagi zakona o zasebnem varovanju sme varnostnik izvajati naslednje ukrepe:

OPOZORILO

Varnostnik sme opozoriti osebo na okoliščine in ravnanje, ki pomeni ali bi pomenilo kršitev reda ali javnega reda na varovanem območju, ogrožanje življenja ljudi in premoženja ali okolja.

USTNA ODREDBA

Varnostnik sme osebi, ki s svojim ravnanjem krši red ali javni red na varovanem območju Luke Koper d. d., ogrožati premoženje, osebno varnost ali življenje ljudi, izreči ustno navodilo ali zahtevo, da s kršitvijo ali ogrožanjem takoj preneha ali da zapusti varovano območje.

UGOTAVLJANJE ISTOVETNOSTI

Varnostnik sme ugotoviti istovetnost osebe na varovanem območju, kadar je to potrebno za varnost ljudi in premoženja ali oseb, ki jih varuje, ali če tako določa red na varovanem območju.

POVRŠINSKI PREGLED

- Varnostnik sme površinsko pregledati vrhnja oblačila, notranjost vozila, tovor in prtljago osebe na varovanem območju, če je to potrebno za varnost ljudi in premoženja ali za varnost osebe, ki jo varuje, ali če tako določa red na varovanem območju in če oseba s tem soglaša.
- Ne glede na prejšnji odstavek, varnostnik lahko opravi površinski pregled tudi brez soglasja osebe, če obstaja nevarnost napada ali samopoškodovanja, kadar so podani pogoji za zadržanje osebe iz 51. člena Zakona o zasebnem varovanju (ZZasV-1)
- Površinski pregled se opravlja neposredno ali s tehničnimi sredstvi.
- Varnostnik zadrži najdene predmete, ki bi se lahko uporabili za napad ali samopoškodovanje, predmete kaznivega dejanja ali prekrška, kot tudi predmete in snovi, ki jih na podlagi zakona ali reda na varovanem območju ni dovoljeno imeti v posesti. Če je najdeno orožje, nevaren predmet ali nevarna snov predmet kaznivega dejanja, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti, ali predmet prekrška,



Foto: Mateja Dominko

mora te predmete izročiti policiji. Druge predmete po prenehanju razlogov za zadržanje vrne osebi, pri kateri so bili najdeni.

PREPREČITEV VSTOPA/IZSTOPA Z VAROVANEGA OBMOČJA

Varnostnik sme osebi preprečiti vstop na varovano območje:

- če ne soglaša s površinskim pregledom;
- če pri površinskem pregledu najde predmete iz četrtega odstavka 49. člena Zakona o zasebnem varovanju (ZZasV-1);
 - Varnostnik zadrži najdene predmete, ki bi se lahko uporabili za napad ali samopoškodovanje, predmete kaznivega dejanja ali prekrška, kot tudi predmete in snovi, ki jih na podlagi zakona ali reda na varovanem območju ni dovoljeno imeti v posesti. Če je najdeno orožje, nevaren predmet ali nevarna snov predmet kaznivega dejanja, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti, ali predmet prekrška, mora te predmete izročiti policiji. Druge predmete po prenehanju razlogov za zadržanje vrne osebi, pri kateri so bili najdeni.
 - Prepovedan vnos alkohola, ...
- če nasprotuje ugotavljanju njene istovetnosti ali istovetnosti ni mogoče ugotoviti;
- če ne upošteva reda na varovanem območju ali javnega reda ali
- če je to potrebno zaradi preprečitve neposrednega ogrožanja ljudi in premoženja na varovanem območju.



Foto: Mateja Dominko

ZADRŽANJE OSEBE

Varnostnik sme zadržati osebo do prihoda policije, vendar največ **dve uri**:

- če je bila zalotena v okoliščinah, ki kažejo na storitev kaznivega dejanja, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti,
- če je bila zalotena pri kršitvi reda ali javnega reda na varovanem območju in ne ravna v skladu z ukrepi varnostnika ali s silo ali grožnjo, da bo neposredno uporabila silo, ovira ali preprečuje izvedbo ukrepa varnostniku ali
- če oseba na varovanem območju ali pri izstopu z varovanega območja odkloni preverjanje istovetnosti ali te

ni mogoče ugotoviti ali ne soglaša s površinskim pregledom vrhnjih oblačil, notranjosti vozila, tovora in prtljage.

Šteje se, da je bila oseba zalotena na varovanem območju, kadar dejanje iz prejšnjega odstavka zazna varnostnik neposredno ali s sistemom tehničnega varovanja ali kadar varnostnika obvesti posameznik, ki je osebo zalotil pri dejanju. Ne glede na določbo šestega odstavka 44. člena Zakona o zasebnem varovanju (ZZasV-1), lahko varnostnik zaloteno osebo neposredno zasleduje in zadrži tudi zunaj varovanega območja. O zadržanju osebe mora varnostnik **takoj obvestiti policijo**.

UPORABA FIZIČNE SILE

Varnostnik sme uporabiti fizično silo, če drugače ne more:

- preprečiti osebi neupravičen vstop na varovano območje;
- odstraniti osebe z varovanega območja, če se tam neupravičeno zadržuje;
- preprečiti neposrednega ogrožanja ljudi ali premoženja;
- odvrniti istočasnega protipravnega napada na sebe ali osebo, ki jo varuje, ali
- zadržati osebe do prihoda policije.

UPORABA SREDSTEV ZA VKLEPANJE IN VEZANJE

Varnostnik sme uporabiti sredstva za vklepanje ali vezanje, če s fizično silo ne more preprečiti neposrednega ogrožanja ljudi ali premoženja, odvrniti istočasnega protipravnega napada na sebe ali osebo, ki jo varuje, ali če drugače ne more zadržati osebe do prihoda policije.

Varnostnik sme pod določenimi pogoji uporabiti tudi druge ukrepe in sicer:

PLINSKI RAZPRŠILEC

Varnostnik sme uporabiti plinski razpršilec, le če ne more drugače odvrniti **istočasnega protipravnega napada na sebe**. Varnostniki morajo biti za uporabo plinskega razpršilca usposobljeni po programu, ki ga določi minister.

SLUŽBENEGA PSA

Varnostnik sme z namenom varovanja ljudi in premoženja na varovanem območju uporabljati posebej usposobljenega službenega psa, da z vohom ali vidom zazna prisotnost oseb ali snovi. Pes mora imeti nagobčnik in mora biti na vrvi pod neposrednim nadzorom varnostnika. Varnostnik in službeni pes morata biti usposobljena po programu, ki ga določi minister.

STRELNO OROŽJE

Med opravljanjem nalog zasebnega varovanja sme varnostnik, razen varnostnika čuvaja, nositi strelno orožje v skladu z zakonom, ki ureja posest in nošenje orožja. Pri opravljanju nalog zasebnega varovanja sme varnostnik uporabiti strelno orožje samo, če ne more drugače:

- zavarovati življenja ljudi ali
- preprečiti neposrednega protipravnega napada, s katerim je ogroženo njegovo življenje ali življenje osebe, ki jo varuje.

Preden varnostniki uporabijo strelno orožje, morajo, kadar **okoliščine to dopuščajo**, osebo, zoper katero naj bi uporabili strelno orožje, **opozoriti s klicem: »Stoj, streljal bom!«** in **z opozorilnim strelom**. Varnostniki, ki nosijo in uporabljajo strelno orožje, se morajo redno strokovno usposabljalati v ravnanju s strelnim orožjem in njegovi uporabi.

Varnostniki opravljajo naloge tudi na podlagi **internih aktov družbe**, ki jih pooblašajo za posamezna opravila.

In sicer poleg naštetih ukrepov opravljamo tudi:

MERITVE HITROSTI IN NADZOR SPOŠTOVANJA CPP

Na območju koprškega tovrnega pristanišča so nameščeni stacionarni merilniki hitrosti - radarji. Kontrolo hitrosti opravljajo tudi uslužbenci službe varovanja z ročnim radarjem. Osnovni namen tega ukrepa je izboljšanje splošne prometne varnosti za vse udeležence v cestnem prometu. Spoštovanje prometnega

režima je, z vidika varnosti pri delu, predpogoj za varno izvajanje vseh delovnih procesov znotraj pristanišča.

PREIZKUS ALKOHOLIZIRANOSTI IN UGOTAVLJANJE PRISOTNOSTI PREPOVEDANIH PSIHOAKTIVNIH SNOVI

Primarni namen ugotavljanja prisotnosti alkohola ali drugih prepovedanih psihoaktivnih snovi (npr. prepovedanih drog ali zdravil naslednjih skupin: npr. opiat, benzodiazepini, kokain in metaboliti, kanabis, amfetamini, metadon itd.) je **zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev in drugih oseb na Območju Luke Koper oz. zagotavljanje varnega delovnega okolja ter skrb za varnost oseb in premoženja**.



Foto: Mateja Dominko



Foto: Matevž Bregar

POSLEDICE

Varnostnik izvaja ukrepe v primeru ugotovljenih kršitev oz. drugih nezakonitih ravnanj. Kršitelj je dolžan upoštevati zakonite odredbe varnostnika. Neupoštevanje zakonite odredbe je namreč sankcionirano in lahko ima za posledico denarno kazen, ki jo izreče Policija. Določene kršitve ali nezakonita ravnanja lahko imajo znake hujših kršitev ali kaznivih dejanj o čemer je varnostno osebje dolžno obvestiti Policijo oz. druge državne organe.

VARSTVO PRAVIC POSAMEZNIKA

Zakon o zasebnem varovanju določa tudi postopke varstva pravic posameznika.

Če posameznik meni, da so bile pri izvajanju ukrepov varnostnika kršene njegove pravice ali svoboščine, ima pravico podati pritožbo vodji področja pristaniške varnosti.

Vodja področja pristaniške varnosti obravnava pritožbo in o svojih ugotovitvah glede utemeljenosti pritožbe seznani pritožnika v roku 30 dni od prejema pritožbe.

Če je v postopku ugotovljeno, da ima dejanje varnostnika znake kaznivih dejanj ali prekrška, vodja področja o tem takoj obvesti policijo ali poda ovadbo pristojnemu državnemu organu.

Stran urejata: Boris Kankaraš in Maja Gverić

Zanimiva preteklost nekdanje luške zgradbe Libertas

Pred petnajstimi leti sta Luka Koper in Mestna občina Koper sklenili pogodbo, po kateri je Luka za gradnjo severne mestne obvoznice odstopila občini del zemljišča, ki ga je do tedaj zasedala od svoje ustanovitve.

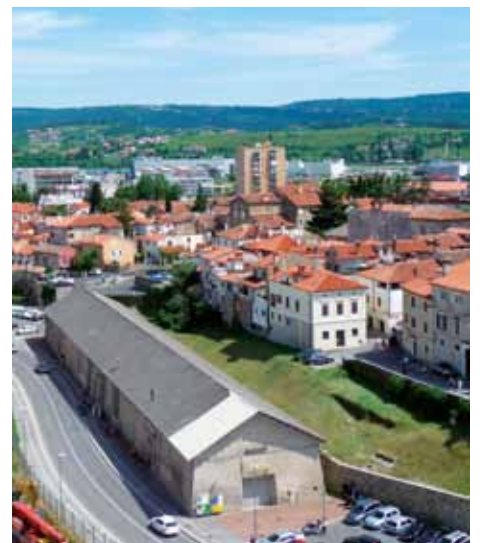
Zaradi gradnje obvoznice so morali porušiti sedem starih stavb, na drugi strani luške ograje je tako ostala le ena, stavba Libertas. Stavbo zaznamuje zanimiva preteklost, saj se je v njej dogajalo marsikaj. Zgradili so jo za potrebe skladiščenja soli, v njej pa je deloval tudi prvi koprski **športni klub**. Pred 131 leti, torej davnega 1888., je bil namreč ustanovljen Club Canottieri Libertas Capodistria - Veslaški klub Libertas Koper.

Klub je ustanovilo sedem koprskih navdušencev. V vodstvu kluba so bili cenjeni meščani, ki so društvu dvigali ugled in priljubljenost, vsem pa je bila skupna narodna zavest in naklonjenost tedanji italijanski domovini. Klub je bil najbolj obiskan športni in družabni center v mestu, poimenovali so ga »oaza vedrine«.

Veslaški klub Libertas je s svojim delovanjem in organiziranjem tekmovanj povezal istrska obmorska mesta in poživil svobodni utrip Kopra ter tako v športnem duhu in kulturi svojega časa spodbudil tekmovalnost in promoviral sodelovanje s sosednjimi mesti ob istrski obali in Jadranu.

Koprski veslači so tekmovali na regionalnih regatah na istrskih in tržaških tleh, leta 1912 pa so prvič nastopili tudi na evropskem prvenstvu in zmagali.

Športni duh, zagnanost vodstva z entuziazmom in trudom mladih koprskih veslačev je klub leta 1928 pripeljal tudi na olimpijske igre v Amsterdam in leta 1932 še v Los Angeles, kjer so dosegli drugo mesto.



Stavba meri 1.400 metrov², zgradili so jo leta 1825 za skladiščenje soli. Iz številnih solin v obmorskih mestih so nekoč z ladjami vozili sol do Benetk, ko pa je to ozemlje prišlo pod avstroogrsko oblast, so morali sol skladiščiti, da se je posušila, in za to so potrebovali ogromno skladišč. Foto: Nataša Hlaj/PN

med temi tudi stavba Libertas, ki jo je najprej uporabljala Direkcija materialnih rezerv za skladiščenje bombaža. Pozneje je v njej Pristanišče Koper uredilo garažo za traktorje in viličarje za potrebe terminala za generalne tovore, tam je prostor dobil tudi vulkanizer, pozneje še vzdrževalci in električarji. V preostali polovici stavbe, gledano proti sedanjemu potniškemu terminalu, pa so skladiščili vino.

Tedanje podjetje Slovenijavino je uvažalo vino iz Makedonije, Argentine in Južne Afrike za Slovin, Vino Brežice, Vinag, Istravino in Dalmacijavino. V skladišču so imeli inox rezervoarje, od tega 14 rezervoarjev prostornine po 34 m³, 10 rezervoarjev po 120 m³, dva velika rezervoarja po 1100 m³, pravili so jima jurčki, pa sta bila zunaj stavbe.

Luka Koper je stavbo uporabljala vse do leta 2004, ko jo je odstopila koprski občini. Le-ta jo je leta 2011 prodala koprskemu gradbenemu podjetju Grafist. Lastnik svojih prvotnih načrtov, da bi v njej uredili sodoben objekt s turistično ponudbo, še ni uresničil. Sicer stavba ni spomeniško zaščiten, je pa varovanje objekta opredeljeno v planskih aktih.

Z novo namembnostjo lastnik ne sme okrniti zunanje lupine stavbe in lesene strešne konstrukcije. Prav tako mora na stavbi ohraniti sedanje tlorisne in višinske gabarite.

Sonja Kranjec

(Viri: Darjo Gregorič Istrjan, Pomorski muzej SM Piran, Grafist, Investicijski program)



Nekdanji klubski prostor; zgradba stoji še danes in je poimenovana po društvu Libertas
Oljna slika: Mario Zhiuc, 1973 - vir: Aldo Cherini, Anita Derin



Koprski veslači - zlati zmagovalci na evropskem prvenstvu v Ženevi, 18. avgusta 1912: Pecchiari, Babuder, Fonda, Cherini, krmar Parovel.

Slika: Silvio D' Andri - vir: Aldo Cherini in Anita Derin

Delovanje veslaškega kluba Libertas je v Kopru prenehalo leta 1947, ko je poveljna oblast klubu zasegla prostore in vse tekmovalne čolne ter za meščane zaprla dostop na obalo Izolskih vrat in tako onemogočila delovanje društva, ki se je nato preselilo v Trst.

Zanimiva športna preteklost Kopra vendarle ostaja del njegove identitete in v tej luči si zasluži vse spoštovanje.

Libertas in pristanišče

V času prenehanja delovanja veslaškega kluba so se že porajale zamisli o gradnji koprskega tovarnega pristanišča. Že leta 1948 so ob severni koprski obali zgradili skladišče Slavico, namenjeno pomorskemu blagovnemu prometu in prosti carinski coni.

Na izbor lokacije bodočega novega pristanišča so vplivali tudi obstoječi objekti, ki jih je bilo možno uporabiti za skladišča,