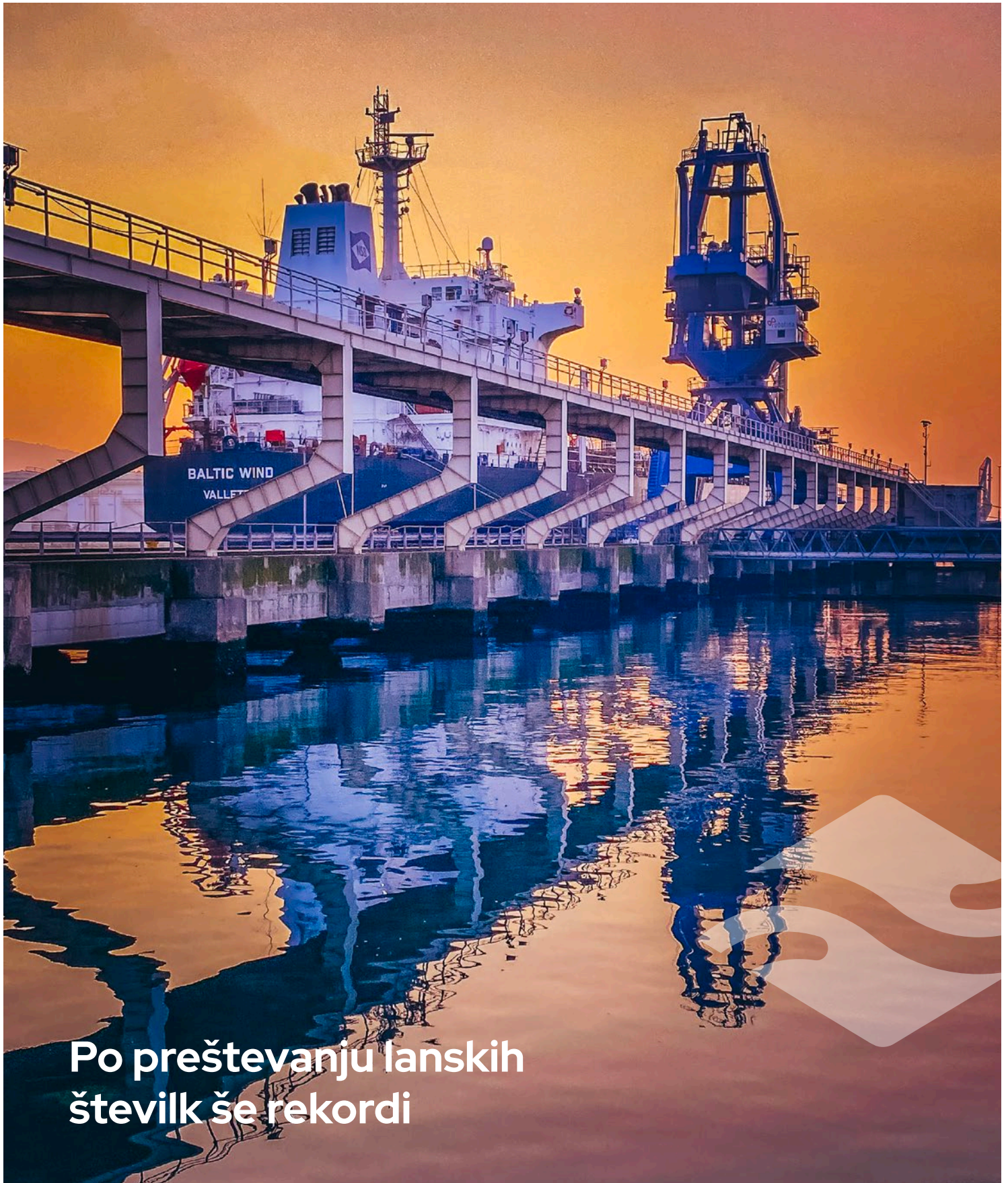


Tuški

G L A S N I K

2023/02

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



Po preštevanju lanskih številk še rekordi

- 4 Drugi tir bo vseeno dvotirna proga**
Vlada je sprejela sklep, na podlagi katerega se bo država lotila sprememb državnega lokacijskega načrta za drugi tir med Divačo in Kopro, tako da bo proga dvotirna.
- 5 Dve novosti v kontejnerskih servisih**
Hitrejša plovba do Kopra in več tovora v prihodu.
- 6 Po preštevanju lanskih števil k še rekordi!**
V lanskem letu smo pri vseh blagovnih skupinah zabeležili rast pretovora in skupaj preložili kar 23,2 milijona ton različnega blaga, kar je za 12 % več kot leta 2021.
- 8 Uspešna vaja Morje 2023**
V sodelovanju s Fakulteto za pomorstvo in promet (FPP) smo 3. februarja organizirali vajo Morje 2023.
- 9 Dansko-švicarska ločitev leta 2025**
V medijih smo konec januarja zasledili novico, da sta največja svetovna ladjarja, MSC in Maersk, napovedala prekinitev sodelovanja v okviru zaveznitva 2M leta 2025.



© KRISTJAN STOJAKOVIČ

Imenovanih pet novih nadzornikov

  ROK ŠTEMBERGER

Delničarji Luke Koper so na skupščini delničarjev 6. februarja 2023 odpoklicali štiri člane nadzornega sveta, in sicer Francija Matoza, Nevenko Črešnar Pergar, Andreja Koprivca in Božidarja Godnjavca. Za nadzornike so imenovali Boruta Škabarja, Barbaro Nose, Jožefa Petroviča, Boštjana Raderja in Mirka Bandlja. V nadzornem svetu ostaja Tomaž Benčina, ki je mandat začel junija lani.

Sklic izredne skupščine je zahteval v svojem imenu in v imenu države Slovenski državni holding. Zastopnica SDH, **Simona Razvornik Škofič**, je predlog za zamenjavo obrazložila s spremenjenimi okoliščinami na trgu pomorskih prevozov. Kot je dejala, so se zaradi globalne gospodarske krize razmere bistveno spremenile. V teh razmerah mora družba pospešiti vlaganja, da bo lahko izkoristila potencial drugega tira, je poudarila. Po njenih besedah so zato smiselno prilagodili kompetenčno sestavo nadzornega sveta s strokovnjaki s področij logistike, finančne revizije in upravljanja.

Odstop Tamare Kozlovič

Delničarji so se na skupščini uradno seznanili tudi z odstopom **Tamare Kozlovič**, ki je bila v nadzorni svet

imenovana na predlog lokalne skupnosti, maja lani pa je odstopila, ker je bila izvoljena za poslanko Državnega zbora.

Novi člani nadzornega sveta so: Borut Škabar, Barbara Nose, Jožef Petrovič, Boštjan Rader in Mirko Bandelj. V nadzornem svetu ostaja Tomaž Benčina, ki je mandat začel junija lani.





Previdno, a optimistično vstopili v leto 2023

Spoštovani,

letos bo minilo pet let od formalne zaveze države, da se bo med Koprom in Divačo vendarle gradila dvotirna proga. Variant, kako zagotoviti dvotirnost t. i. drugega tira je bilo več, kot najustreznejša pa je bila s sklepom vlade konec januarja izbrana različica, ki predvideva gradnjo dodatnega – vzporednega levega tira in ukinitvev obstoječe proge med Koprom in Prešnico.

Če gre vse po načrtih, bosta v naslednjih mesecih sledila priprava in sprejem prostorskega akta, ki je osnova za pridobitev gradbenega dovoljenja. In čeprav bo do trenutka, ko bosta drugi, nato pa še tretji tir, polno operativna, minilo še kar nekaj let, smo v Luki Koper optimistični.

Z vsakim korakom, odločitvijo, sklepom in postopkom smo namreč bliže rešitvi, ki naposled prinaša zanesljivo, redno in polno zmogljivo železniško povezavo z zaledjem. Ta je predpogoj, gola osnova, da lahko še naprej nemoteno poslujemo in se razvijamo ter svojim strankam – poslovnim partnerjem zagotavljamo nemoten, stalen, predvsem pa kakovosten servis.

V leto 2023 smo v Luki Koper vstopili previdno, z zavedanjem, da so pred nami negotovi časi in obdobje upočasnjene gospodarske rasti, ki jo bomo z zamikom občutili tudi v dejavnosti logistike. Za zdaj so to le črne napovedi, saj je realnost povsem drugačna. Januarja smo se namreč na kontejnerskem terminalu znova soočili z močno povečanim obsegom dela in polno zasedenostjo skladiščnih površin; kot vse kaže, pa bomo s tem tempom nadaljevali tudi v naslednjih tednih. Ravno v teh dneh smo znova zabeležili rekordno število manipulacij na eni sami ladji, po vsej verjetnosti pa bomo to število še presegli.

Želim vam prijetno branje!



Marina Jelen,
odgovorna urednica

Drugi tir bo vseeno dvotirna proga

MATEJA DOMINKO ARHIV 2TDK

Vlada je sprejela sklep, na podlagi katerega se bo država lotila sprememb državnega lokacijskega načrta za drugi tir med Divačo in Koprom, tako da bo proga dvotirna. Spremembe prostorskega akta se skladno z odločitvijo takratne vlade iz leta 2017 nanašajo na gradnjo levega vzporednega tira ob že umeščenem drugem tiru ter ukinitvev obstoječe proge med Koprom in Prešnico, se strinja vlada.

Vlada RS se je 24. januarja letos strinjala s predlogom najustreznejše verzije državnega prostorskega načrta (DPN) za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper, imenovane Varianta 2. Sledila bosta priprava in sprejem prostorskega akta, ki bo omogočal pridobitev gradbenega dovoljenja. Na vladi pravijo, da je cilj tega predloga zmanjšanje tovornega prometa na avtocestah, saj se bo tovor s tovornjakov preusmerjal na sodobno in prepustno železniško povezavo.

Spomnimo ...

V študiji družbe za razvoj projekta drugega tira, predstavljeni leta 2021, so bile možne tri verzije. Po prvi bi dvotirnost zagotovili z novim, drugim tirom ter nadgradnjo obstoječe proge med Koprom in Prešnico. V dolino Glinščice s tem ne bi dodatno posegali, naložbeni stroški bi bili manjši. Visoko bi ostalo tudi tveganje za vodno onesnaženje.

Po drugi različici, ki jo je vlada zdaj potrdila, bi ob že umeščenem drugem tiru zgradili dodatni levi tir, ukiniteli pa bi obstoječo progo med Koprom in Prešnico. Ta različica predstavlja bistveno manjše okoljsko tveganje in manjšo nevarnost požarov ter tudi občutno zmanjšanje

obremenitve okolja s hrupom. Poleg tega bi gradnja dodatnega tira lahko nemoteno potekala na novi progi, ob krajših vozniških časih in povečanju zmogljivosti proge pa je boljša tudi z ekonomskega vidika. Edini negativni vidik po navedbah avtorjev študije predstavljajo dodatni posegi v dolino Glinščice in nekoliko višja začetna naložba.

Po tretji različici bi zgradili dvotirno progo, torej drugi tir in dodatni levi tir, hkrati pa ohranili obstoječo progo. Z vidika vplivov na okolje bi bila to po navedbah avtorjev študije najslabša izbira.

Stara trasa bo namenjena kolesarjem

Ker bo promet preusmerjen na drugi tir, načrt predvideva demontažo obstoječe proge med Prešnico in Koprom, kjer bo zgrajena kolesarska steza.

Varnejši vodni vir Rižane

Potek drugega tira železniške proge Divača–Koper je načrtovan tako, da se v čim večjem delu izogne vodovarstvenemu območju vodnega vira Rižana, ki predstavlja glavni vir pitne vode za celotno slovensko primorje (pitna voda za potrebe gospodinjstev, turizma, gospodarstva in kmetijstva), so še pojasnili iz vladnega urada za komuniciranje.



30 let mornariškega diviziona

MATEJA DOMINKO BRUNO TOIČ

Letos 30. januarja je 430. mornariški divizion Slovenske vojske obeležil svojo 30. obletnico delovanja in s tem roda pomorstva pri nas. Slovesnosti se je udeležil vrh slovenske vojske, minister za obrambo Marjan Šarec, koprski in ankaranski župan ter številni drugi gostje. Poveljnik 430. mornariškega divizion kapitan bojne ladje **Bogomir Tomažič** je povedal, da Slovenska vojska s svojimi pomorskimi zmogljivostmi prispeva tudi k varnosti in stabilnosti v Sredozemlju.

Leta 1993 se je 30. januarja v Portorožu prvič slovesno predstavila mornariška enota in od predsednika Republike Slovenije dobila bojno zastavo. 430. mornariški divizion je danes neposredno podrejen generalštabu Slovenske vojske in zagotavlja vojaško obrambo slovenskega akvatorija ter sodeluje v sistemu zaščite, reševanja in pomoči na

morju. Sestavljajo ga pomorski operativni center, odred za specialno podvodno delovanje, odred večnamenskih plovil in vod za uničevanje neeksploziranih ubojnih sredstev.



Dve novosti v kontejnerskih servisih

 MATEJA DOMINKO  MATEJA CLARICI

Hitrejša plovba do Kopra in več tovara v prihodu.

CMA CGM skrajšuje čas plovbe do Kopra

Na relaciji Daljni vzhod–Koper je Ocean Alliance konec januarja spremenila eno od luk v ladijski liniji, ki kontejnerje prevažna s Kitajske vse do Jadrana in namesto Malte v rotacijo dodala Egipt*. Rotacija linije, imenovane Phoenician Express, bo po novem v desetih tednih plovbe povezovala luke Šanghaj, Ningbo (obe Kitajska), Busan (Južna Koreja), Shekou (Kitajska), Singapur, El Dekheila (Egipt)*, **Koper (Slovenija)**, Trst (Italija), Reka (Hrvaška), Port Said (Egipt), Jeddah (Savdska Arabija), Port Kelang (Malezija), Shekou, Šanghaj (obe Kitajska).

S to spremembo se povečujejo priložnosti za dodatne količine hitropokvarljivega blaga iz Egipta, saj ladja iz Aleksandrije oz. luke El Dekheila pripluje direktno v Koper brez postankov.

Hapag-Lloyd v Jadran pošilja tri večje ladje

Nemški ladjar Hapag-Lloyd povečuje kapaciteto ladijskih prevozov v vzhodnem Mediteranu na tako imenovani liniji Adriatic Express. Kar tri kontejnerske ladje, vsaka s kapaciteto 2.300–2.400 TEU, je januarja premestil iz

servisa sever Evrope–Kanada in jih poslal na tritedensko kroženje med zbirnimi lukami Damietta (Egipt), **Koper (Slovenija)**, Ancona (Italija), Reka (Hrvaška), Benetke (Italija), Pirej (Grčija), Damietta (Egipt). Po novem nas tako namesto manjših kontejnerašic že obiskujejo njihove sestrške ladje, **Lisbon Express**, **Milan Express** in **Valencia Express**. Zadnji dve sta naše pristanišče že obiskali.



Ladja Valencia Express je v naše pristanišče prvič vplula 10. februarja.

Z največjega sejma “svežih” tovorov

 MILENA SLOBKO JERMAN  ARHIV FRUITLOGISTICA

Na največjem svetovnem strokovnem sejmu s področja sadja in zelenjave Fruitlogistica v Berlinu so se med 8. in 10. februarjem ponovno srečali številni proizvajalci, trgovci in logisti v branži hitropokvarljivega blaga. Sejma smo se udeležili predstavniki Luke Koper in več naših špediterjev, ki so vključeni v pretovor sadja in zelenjave preko kopske luke.

Obiskali smo poljske izvoznike jabolk, stranke iz Izraela in Egipta, pa tudi ladjarje kontejnerskih linij z obeh tržišč. Izvozniki se trenutno soočajo z večjimi stroški logistike in nekoliko nižjo potrošnjo v EU, takojšen privez ladij ob prihodu v Luko Koper in takojšnja odprema večinoma že carinjenega blaga pa je zanje ključnega pomena. Vsaka zamuda v dostavi hitropokvarljivega blaga je za prejemnika moteča, občutljivim jagodam, solati in drugim pridelkom s krajšo življenjsko dobo se hitro skrajšuje tudi čas za prodajo. Za ohranitev že pridobljenih strank in tovara šteje le brezhibno opravljena storitev od prihoda ladje do odpreme blaga.

Iz Aleksandrije direktno v Koper

Vse deležnike, vpletene v uvoz iz Egipta ali izvoz iz našega zaledja v Egipt, pa je nedavno razveselila odločitev ladjarja

CMA CGM o spremenjeni rotaciji linije v prihodu z Daljnega vzhoda. Odslej bodo namreč njihove ladje iz Aleksandrije brez postanka plule direktno v Koper. Od marca dalje lahko tako pričakujemo nekoliko večje količine hlajenega blaga iz Egipta, kar je rezultat tako večletnih tržnih aktivnosti Luke Koper in špediterjev, kakor tudi postopoma pridobljene prepoznavnosti dobro opravljenih storitev Luke Koper in vseh deležnikov naše pristaniške skupnosti.



Sejma smo se iz Luke Koper udeležili **Roman Božič** in **Nensi Mužinič** iz Generalnih tovorov, **Milena Slobko Jerman** iz Področja trženja ter naš promotor za poljsko tržišče **Dariusz Mierkiewicz**, saj dogodek vedno izkoriščamo tudi za srečanja z našimi strankami in ladjarji iz tega posla.

Po preštevanju lanskih številk še rekordi!

V lanskem letu smo pri vseh blagovnih skupinah zabeležili rast pretovora in skupaj preložili kar 23,2 milijona ton različnega blaga, kar je za 12 % več kot leta 2021. Poročali smo že o rekordnih rezultatih na kontejnerskem in avtomobilskem terminalu, zgodovinske mejnike pa smo v minulem letu dosegli tudi na terminalih za generalne, sipke in tekoče tovore, v finančnih izkazih in tudi pri pridobljenih evropskih sredstvih, s katerimi bomo naše pristanišče razvijali tudi v tem letu.

Milijonska torta

✍️ ANDREJA LIČEN ČOK 📷 MARTINA OSTRC

Končno sta tudi področji »številka« v Luki Koper – Področje financ in računovodstva ter Področje kontrolinga – dočakali jubilejno torto.

Med našim vnetim evidentiranjem in prelaganjem številk ter njihovo analizo običajno nimamo veliko priložnosti za proslavljanje, neposredno ne »ustvarjamo« rekordov – a tokrat je bilo vseeno drugače, saj smo ob koncu leta 2022 prvič v zgodovini naše družbe zabeležili prihodke v številki, ki je presegla 300 milijonov evrov. Naj nam vsaka rezina torte da zagona, da bomo tovrstne uspehe ponavljali in jih tudi presegali.

Januarja so malo za hec in precej zares »300-milijonsko« torto razrezali (z leve) predsednik uprave **Boštjan Napast**, vodja kontrolinga **Tea Vatovec**, članica uprave **Nevenka Kržan** ter vodja financ in računovodstva **Aleš Markežič**.



Največ odobrenih evropskih sredstev doslej

✍️ TINA BIZJAK 📷 KRISTJAN STOJAKOVIČ

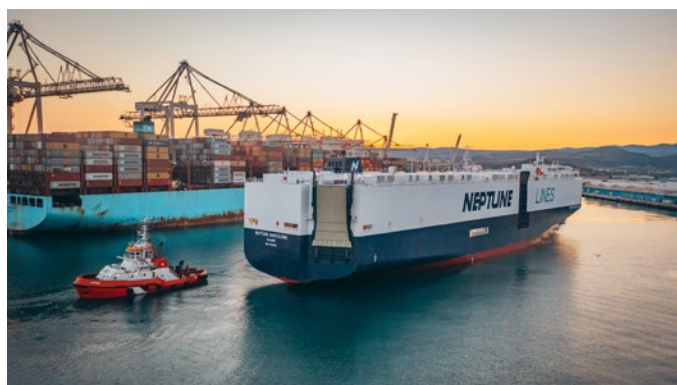
V lanskem letu smo uspešno prijaviли številne nove projekte, ki so bili odobreni za sofinanciranje v višini rekordnih 23 milijonov evrov. Z evropskimi sredstvi bomo gradili 12. vez in RO-RO rampo (projekt ACCESS2KOPERPORT), zunanji kamionski terminal (projekt ERIK-PARKING) in izvedli digitalno transformacijo procesov (projekt Luka.DT). Zgradili bomo drugo največjo sončno elektrarno v Sloveniji z močjo 3 MW, pri čemer bomo porabili tudi dodeljena sredstva Evropskega gospodarskega prostora v okviru projekta SOPOREM.

Poleg omenjenih sta bila v letu 2022 za sofinanciranje odobrena tudi dva nova raziskovalno-razvojna projekta NEPHELE in ATLANTIS, v katerih Luka Koper sodeluje kot končni uporabnik rešitev oz. partner iz gospodarstva.

Iz naslova prilivov tekočih in zaključenih sofinanciranih projektov smo v letu 2022 uspešno počrpali 2,3 milijona evrov evropskih sredstev; skupaj s predujmi za izvedbo projektov smo tako prejeli kar 8 milijonov EUR.

Novi projekti in dodeljena evropska sredstva za Luko Koper, d. d.

ACCESS2KOPERPORT	16.034.780 €
ERIK-PARKING	4.896.500 €
NEPHELE	244.988 €
ATLANTIS	154.875 €
SOPOREM	1.263.631 €
LUKA.DT	507.667 €
SKUPAJ	23.102.441 €



Torta velikanka za generalce

 MATEJA DOMINKO  ROK ŠTEMBERGER

Lani smo pretovorili največjo količino (1.000.909 ton) generalnega blaga doslej (+ 22 % v primerjavi z letom 2021), in sicer na skupini generalni tovari, brez lesa in hlajenih tovorov. Na povečanje predvsem uvoženih količin jeklenih izdelkov je vplivala proizvodnja v avtomobilski industriji, industriji bele tehnike in gradbenih materialov. Občutno so se povečale količine projektnih tovorov, predvsem na račun novo nastajajoče tovarne baterij v srednji Evropi. Več je bilo uvoza

rudarske opreme, uspeli smo ohraniti dragocene posle uvoza vetrnih turbin, nove posle pa smo pridobili tudi za pretovor in skladiščenje kavčuka za gumarsko oz. avtomobilsko industrijo.

Čeprav jih ne vštevamo v statistiko generalnih tovorov, pa smo absolutno največjo letno količino zabeležili tudi pri zorenju banan na terminalu hlajenih tovorov. Lani smo v naših hladilnicah dozorili skupno več kot 21.000 ton banan.



Zaposleni na terminalu generalnih tovorov so z vodstvom enote in upravo takole proslavili odličen lanskoletni rezultat – **1.000.909 ton generalnih tovorov**.

Več soje in soli na sipkih, na tekočih pa letalskega goriva

 ARMIN SEJARIČ  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Nadpovprečne rezultate pretovora so dosegli tudi na terminalih za tekoče in sipke tovore. Večje količine gre pripisati povečanemu pretovoru soje, ki pretežno prihaja iz Južne Amerike, ter soli za posipanje cest. Lani smo na segmentu sipkih tovorov pretovorili 1.820.940 ton (+ 1 % v primerjavi z letom 2021) in tako presegli rekordno količino iz leta 2019. V času pandemije je največji udarec doživela letalska industrija, a si je v letu 2021 precej opomogla. Posledično smo pretovorili tudi več letalskega in dizelskega goriva, zato smo na terminalu tekočih tovorov pretočili rekordnih 1.343.330 ton tega tovora. Povečanje smo zabeležili tudi pri pretovoru kemikalij, v primerjavi z letom 2021 smo skupaj pretovorili kar 59 % več tekočih tovorov.

»Odličnim poslovnim rezultatom lanskega leta na naših strateških blagovnih skupinah, kontejnerjih in avtomobilih, so sledili tudi izjemni dosežki na večini preostalih specializiranih terminalih. Vse to dokazuje, da smo se v ključnih trenutkih pravočasno odzvali in se uspešno prilagodili razmeram na globalnih logističnih trgih. Tako kot številna druga evropska

pristanišča smo se v minulem letu soočili s številnimi izzivi, ki pa smo jih znali dobro izkoristiti in celo uspeli določene blagovne tokove s severa trajno preusmeriti na Jadran. Ob tej priložnosti čestitke sodelavkam in sodelavcem za trud in vztrajnost, poslovnim partnerjem pa za dolgoletno zaupanje in podporo,« je zadnje dosežke družbe Luke Koper komentiral predsednik uprave **Boštjan Napast**.



Praznovanje velikega mejnika za Terminal sipkih tovorov in Terminal tekočih tovorov.

Uspešna vaja Morje 2023

 JURE BAROVIČ

V sodelovanju s Fakulteto za pomorstvo in promet (FPP) smo 3. februarja organizirali vajo Morje 2023. V Luki Koper imamo namreč Načrt zaščite in reševanja, ki ga moramo redno preverjati, nadgrajevati, predvsem pa interno poskrbeti, da smo pripravljeni na morebitne izredne dogodke na morju.

Vajo smo izvedli na podlagi predpostavke, da je ladja za prevoz avtomobilov iz 2. bazena izplula z veliko hitrostjo, tanker na privezu Silos pa ni bil ustrezno privezan. Posledično je prišlo do poškodbe in odklopa prekladalne roke ter izpusta goriva v morje. Gorivo smo omejili z zaščitno plavajočo zaveso in ga očistili z ekološkima ploviloma Kormoran in Galeb. Gibanje oz. širjenje madeža smo predvideli s pomočjo pomorskega simulatorja, na vodni gladini pa smo ga prikazali s plavajočimi kokicami.

Vaja je bila ocenjena kot zelo uspešna

V vaji so sodelovali Maritimna enota INPO, PGE Luka Koper, Področje pristaniške varnosti, pristaniški nadzornik, pomorska inšpekcija, preiskovalec pomorskih nesreč ter Služba varovanja obalnega morja RS. Ocenjevalci so bili z vidnim zadovoljni, v kratkem bodo pripravili poročilo, iz katerega bomo predvsem preučili možnosti izboljšave.

V vlogi ocenjevalca je sodeloval tudi doc. dr. **Marko Perkovič**, višji predavatelj in prodekan za raziskovalno in razvojno delo na FPP, ki je vajo ocenil kot zelo uspešno. »Enote na morju so se odzvale hitro in natančno. Ves

čas so spremljale spremembe vetra in toka, s terena so poveljniku posredovale vse potrebne informacije. Komunikacija je bila bistveno boljša kot v prejšnjih vajah«, je komentiral Perkovič.

Področje pristaniške varnosti pa je vajo izkoristilo za preverjanje Varnostnega načrta Luka Koper.

Enote na morju so se odzvale hitro in natančno. Ves čas so spremljale spremembe vetra in toka, s terena so poveljniku posredovale vse potrebne informacije. Komunikacija je bila bistveno boljša kot v prejšnjih vajah.



Luški »varovalci morja« so usposobljeni po standardih IMO

 JURE BAROVIČ  MATEJA CLARICI

Luški »varovalci morja« oz. zaposleni Luke Koper, d. d., in Luke Koper INPO, ki pri svojem delu skrbijo za varovanje morja, so se 2. februarja udeležili začetnega in obnovitvenega usposabljanja za pridobitev certifikata skladno z zahtevami Mednarodne pomorske organizacije (IMO).

Ta je leta 1990 sprejela mednarodno konvencijo o pripravljenosti na onesnaženje morja z nafto, kasneje pa jo še dopolnila s protokolom za onesnaženje s škodljivimi in nevarnimi snovmi. Na podlagi omenjene konvencije je IMO razvil vrsto usposabljanj za načrtovanje, odzivanje in upravljanje v primeru onesnaženj morja. Tečajji se izvajajo na treh stopnjah glede na naloge, pristojnosti in odgovornosti udeležencev in jih je potrebno obnavljati vsakih 36 mesecev.

Usposabljanje so organizirali in izvedli strokovnjaki s Fakultete za pomorstvo in promet. Sodeloval pa je tudi morski biolog in

predstavnik Uprave za pomorstvo RS. Uspešno ga je prestalo 48 zaposlenih, ki so pridobljeno znanje že naslednji dan preverili v okviru vaje Morje 2023.



Dansko-švicarska ločitev leta 2025

  MATEJA CLARICI

V medijih smo konec januarja zasledili novico, da sta največja svetovna ladjarja, MSC in Maersk, napovedala prekinitev sodelovanja v okviru zaveznitva 2M leta 2025. Kot so zapisali v sporočilu za javnost, so se razmere v svetovni logistiki od leta 2015, ko je zaveznitvo nastalo, zelo spremenile.

Cilj zaveznitva je bila predvsem optimizacija poslovanja in zniževanje stroškov, ki so nastali kot posledica gospodarske krize leta 2009, saj so ladjarji pred tem naročali nove ladje, povpraševanje po ladijskih prevozih pa se je takrat bistveno zmanjšalo. Sodelovanje v aliansi je zajemalo skupno uporabo ladij, načrtovanje urnikov in poti, deljenje zabojnikov in prostora na pristaniških terminalih.

Zasledovanje in uresničevanje novih ciljev

V zadnjih letih, predvsem z nastopom pandemije, pa so razmere na trgu ladijskega prevoza doživele korenite spremembe. Ladjarji so se morali tem spremembam prilagoditi in spremeniti njihove poslovne strategije in to je tudi razlog, zakaj sta se MSC in Maersk odločila za ta korak. »Prekinitev aliance 2M bo obema podjetjema omogočilo zasledovanje in uresničenje novih ciljev in poslovnih strategij. Partnerstvo v aliansi 2M je bila dragocena izkušnja in veselimo se sodelovanja do konca trajanja pogodbe,« sta poudarila direktor Maerska **Vincent Clerc** in direktor MSC **Søren Toft**. Oba ladjarja sta zagotovila, da odločitev ne bo imela neposrednega vpliva na ladijske storitve.

Spremembe na področju souporabe plovil

Tržni analitik **Lars Jensen** po odločitvi MSC in Maerska napoveduje kar veliko sprememb na tem področju. Ta korak bo po njegovi oceni »le začetek reorganizacije zaveznitv in dogovorov o souporabi plovil predvsem na glavnih povezavah med vzhodom in zahodom.

Najverjetneje bodo MSC-ju in Maersk-u v naslednjih dveh letih sledili tudi ostali ladjarji.«

Spremembe na področju ladijskega prevoza

Kako se bodo te spremembe kazale pri nas, je še prezgodaj oceniti. Dejstvo pa je, da sta oba ladjarja tesno povezana z našima dvema sosednjima pristaniščema. MSC je večinski lastnik kontejnerskega terminala v Trstu, Maersk pa utrjuje svojo moč na Reki. »V Kopru se moramo pripraviti na to, da zadržimo tovor pri nas in da ostajamo konkurenčno pristanišče za največje ladjarje. Spremembe na področju ladijskega prevoza so v zadnjih dneh letih več kot očitne in pomembno je, da se znamo na njih pravočasno odzvati,« je komentiral **Gracijan Necmeskal**, predsednik Zveze pomorskih agentov.

Devet največjih ladjarjev je trenutno povezanih v 3 aliance:

2M: MSC in Maersk

Ocean Alliance: Cosco, CMA CGM, Evergreen in OOCL

THE Alliance: Hapag-Lloyd, ONE, HMM in Yang Ming

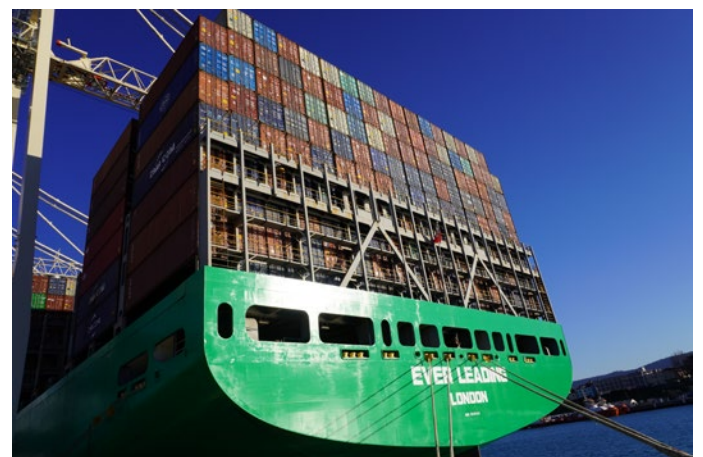


Nova Evergreenova rekorderka

  ARMIN SEJARIĆ  LEON PANDŽIĆ

Kontejnerski terminal tudi v začetku letošnjega leta nadaljuje z odličnimi rezultati. Z ladje **Ever Leading**, enega največjih svetovnih ladjarjev Evergreen, smo v nekaj dneh razložili in naložili rekordnih 10.670 kontejnerskih enot (TEU). Na ta način smo opravili največje število manipulacij na eni ladji hkrati.

Potem ko smo rekordno število manipulacij na eni ladji v lanskem letu popravili kar dvakrat, smo novega dosegli že v začetku letošnjega leta. Sodelavci s kontejnerskega terminala so namreč na 335 metrov dolgi ladji Ever Leading, zgrajeni leta 2012, v nekaj dneh pretovorili 10.670 TEU in tako dosegli nov mejnik na KT.



Ever Leading deluje v sklopu Ocean Alliance in tedensko povezuje Jadran z Daljnim vzhodom.

Poznajo jih tudi v Avstraliji in Kolumbiji

V Sloveniji se lahko pohvalimo z nekaterimi podjetji, ki s svojimi izdelki dosegajo zelo veliko prepoznavnost in so na njihovih področjih v samem svetovnem vrhu. To velja tudi za družbo Seven Refractories iz Divače, ki je eden najbolj inovativnih svetovnih proizvajalcev ognjevarnih betonov in čepov za plavže.

 MATEJA CLARICI  ARHIV SEVEN REFRACTORIES

Proizvodnja se je v Divači začela leta 2011, ko je tržaški Slovenec Erik Zobec s šestimi poslovnimi partnerji petih različnih državljanstev odprl hčerinsko družbo istoimenske skupine, ki ima sedež v Avstriji (slovenski del pa je največji po ustvarjenih prihodkih od prodaje). Podjetje se danes ponaša kar s sedmimi proizvodnimi linijami – štiri imajo v Evropi, dve v Kazahstanu in eno v Indiji. Največje količine proizvajajo v Divači, kjer je trenutno zaposlenih 120 ljudi. Obrat je sestavljen iz proizvodnje, logistike in skladišča v izmeri 20.000 m².

Od ognjevarnega betona do čepov za plavže

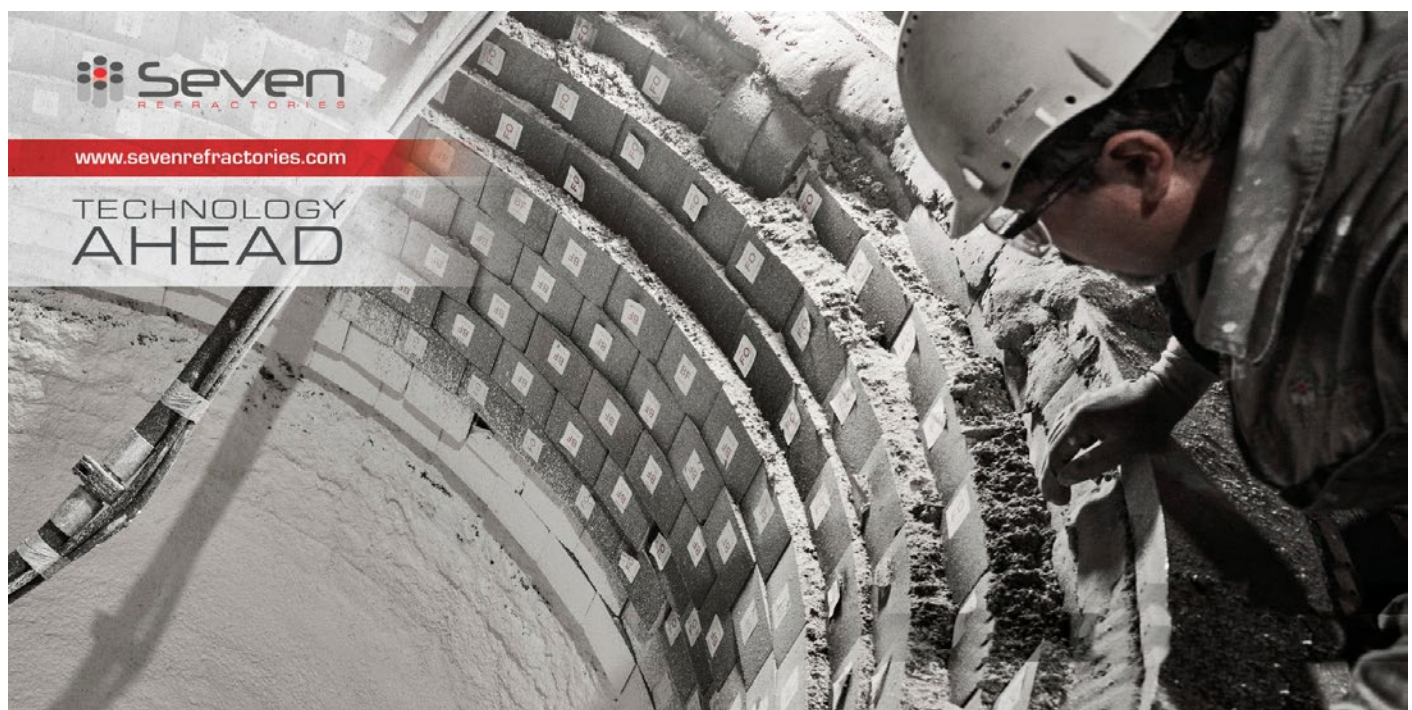
V Seven Refractories imajo dva glavna programa. Prvi so ognjevarni betoni, namenjeni predvsem cementarnam, jeklarnam, livarnam, proizvajalcem aluminija in drugim industrijam, ki imajo v proizvodnih procesih visoke temperature. Njihovi betoni zdržijo od 1.200 do 2.200 stopinj Celzija. Sestavljeni so iz več kot 20 različnih surovin, kot so glinica, boksit, silicijev karbid, ognjevarni cement ipd. Surovine kupijo na svetovnih trgih, v Divači pa jih po postopkih, ki so jih razvili sami, zmešajo in poskrbijo, da pridejo do kupcev. Njihov drugi izdelek so čepi za plavže, kjer so med tremi največjimi tovrstnimi proizvajalci v Evropi in eden prvih proizvajalcev zelene plastelinaste mase na svetu. Njihova proizvodnja temelji na več kot 60 % zeleni energiji, ki jo pridobivajo s fotovoltaično streho, na kateri je 890 panelov.

V Sloveniji ustvarili 1 milijon evrov prometa

Do danes so razvili več kot 800 novih izdelkov, ki jih prodajajo v več kot 50 držav po celem svetu. Najbolj pomembni trgi so Italija, Nemčija, Turčija, Slovaška, Romunija, Amerika, v zadnjem letu pa so tudi v Sloveniji ustvarili milijon evrov prometa. Njihove izdelke poznajo celo v Avstraliji in Južni Ameriki. Leta 2021 so denimo v Kolumbijo prodali 200 ton ognjevarnih betonov, s katerimi so obnovili plavž železarne v mestu Bogota. Tja so jih skupaj z ostalo opremo poslali s 13 kontejnerji. Seven Refractories od svoje ustanovitve vsako leto povečuje prodajo. Lani so ustvarili 78 milijonov evrov prihodkov, na ravni skupine pa 149 milijonov evrov.

Luka Koper je za nas okno v svet

»Uvoz surovin, ki jih potrebujemo za izdelavo naših proizvodov, izvajamo preko Luke Koper. 50 % uvoza prihaja s Kitajske, iz Južne Afrike in Amerike. V izvozu pa naši produkti potujejo v kontejnerjih po celem svetu: v Južno Afriko, na Daljni vzhod, v Združene arabske emirate itd. Luka Koper predstavlja za podjetje okno v svet in je ključnega pomena iz vidika logistike. Ta pa je ključen dejavnik za uspešno poslovanje naše družbe,« so nam povedali v Seven Refractories. V podjetju poudarjajo še da, je bila sama izbira Divače kot lokacije za proizvodnjo strateškega pomena, saj se nahaja v središču Evrope in v neposredni bližini dveh pristanišč ter avtoceste. To omogoča krajši čas prevoza in posledično hitrejšo dobavo.





Odprto je pristanišče dobrih idej

Razpis za sponzorska in donatorska sredstva iz sklada Živeti s pristaniščem je 1. februarja ponovno odprl svoja vrata. Vsa društva in organizacije, ki v letošnjem letu načrtujejo zanimive dogodke in aktivnosti s področja ekologije, umetnosti, športa, izobraževanja, humanitarnega dela in turizma, vabimo, da nam predstavijo svojo dobro idejo ali predstavijo svoje delovanje. Prijave so možne izključno na objavljeni elektronski prijavnici, ki jo skupaj z navodili in pravilnikom najdete na spletni strani www.zivetispristaniscem.si.

**Prijave zbiramo do
22. februarja 2023.**

Za dodatne informacije pišite na
zsp@luka-kp.si.



Luški glasnik je časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Glavna in odgovorna urednica: Marina Jelen
Izvršna urednica: Mateja Dominko
Redakcija: Mediade d. o. o.

Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Tina Bizjak, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Mateja Dominko, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Cok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Armin Sejarič, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal

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

Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1.700 izvodov
ISSN 2350-3904

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

»V življenju boste imeli vse, če boste pomagali drugim, da dobijo to, kar si želijo«
Zig Ziglar