

Tuški

G L A S N I K

2023/03

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



**Dodana vrednost Luke Koper
so njeni zaposleni**

4 Leto 2022 izjemno v vseh pogledih

Minulo leto je bilo za Skupino Luka Koper v vseh pogledih izjemno, saj je kljub zahtevnim razmeram preseгла vse načrtovane finančne kazalnike kot tudi kazalnike dosežene v letu 2021.

6 Dodana vrednost Luke Koper so njeni zaposleni

Pogovor s članico uprave Nevenko Kržan o dosežkih minulega leta, izzivih in priložnostih, ki jih ima Luka Koper v prihodnosti.

8 Z okoljskim ministrom o aktualnih temah

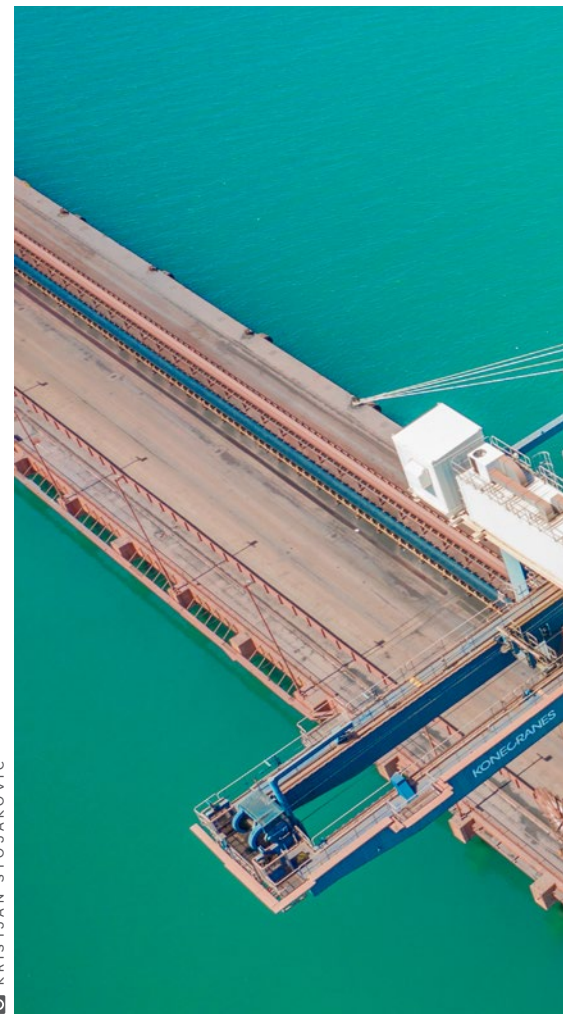
V Luki Koper smo včeraj gostili mag. Bojana Kumra, prvič v vlogi ministra za okolje, podnebje in energijo.

12 Nova RTG dvigala v nizkem štartu

Ta mesec bomo v uporabo predali 3 nove E-RTG-je, mostna dvigala na kolesih (ang. rubber tyred gantry crane), ki jih poganja elektrika.

15 REX – mit iz plitvine

Pomorski muzej Piran je februarja letos izdal knjigo Rex – mit iz plitvine, prvo monografijo o znameniti čezoceaniki v slovenskem jeziku.



© KRISTJAN STOJAKOVIČ

7. marec, slovenski dan pomorstva

✍ MATEJA DOMINKO, ROK ŠTEMBERGER 📷 ARHIV FPP

Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije smo sprejeli 7. marca 1991. V spomin na ta pomemben dogodek je ministrica za infrastrukturo **Alenka Bratušek** letos na šolskem pomolu v Portorožu uradno "odprla" prvi slovenski poligon za reševanje na morju, kjer se bodo usposabljali študentje Fakultete za pomorstvo in dijaki GEPŠ, bodoči slovenski pomorščaki. Kasneje je na svečani prireditvi v Avditoriju Portorož ministrica poudarila, da si bo Slovenija prizadevala za nadaljnje zmanjševanje emisij v pomorskem prometu. Do leta 2030 bo koprsko pristanišče tako imelo infrastrukturo za oskrbo ladij z električno energijo z obale, je zagotovila. Vlada je januarja letos sprejela sklep za nadgradnjo 110-kilovoltnega daljnovoda Divača–Koper. Glede drugega tira je izpostavila, da se bo po tej izgradnji število vlakov s 94 povečalo na kar 212 vlakov na dan, kar bo pomembno zmanjšalo obremenitev avtocest in okolja s tovrstnim prometom in emisijami.

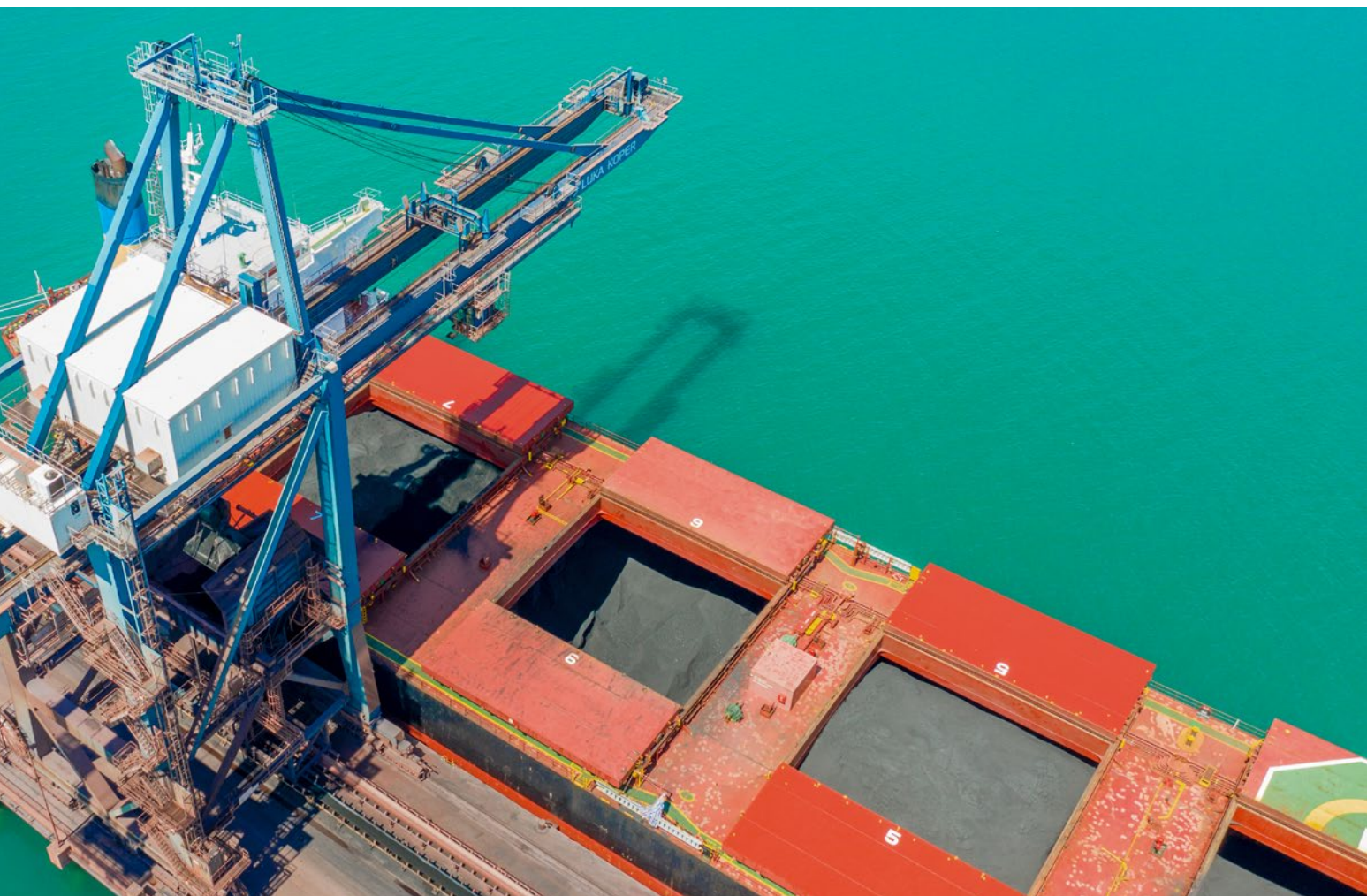
Po izgradnji drugega se bo tira število vlakov s 94 povečalo na kar 212 vlakov na dan, kar bo pomembno zmanjšalo obremenitev avtocest in okolja s tovrstnim prometom in emisijami.

Direktor Uprave za pomorstvo **Jadran Klinec** je dodal, da se končujejo priprave na vzpostavitev VTS sistema

za spremljanje ladijskega prometa. Opozoril je na nujno posodobitev davčne zakonodaje za podporo pomorščakom po zgledu drugih držav, tudi Hrvaške. Pri plovbi, daljši od pol leta, so namreč pomorščaki tam v celoti oproščeni davka. Klinec si je zaželel še, da bi se država začela pogovarjati z ladjarjem Splošna plovba, zaradi aktualnih potreb, izobraževanja in simbolike pa si želi, da bi država kupila ladjo.



Čestitke vsem pomorščakom in z morjem povezanim Slovenkam in Slovencem.



Čestitk in iskrenih misli ni nikoli preveč!

Marec je že tradicionalno mesec praznovanj in novih začetkov. Topli in vse daljši dnevi naznanjajo, da se zima počasi umika pomladi, čeprav nas znajo občasno še presenetiti močni sunki burje, krajša obdobja ostrega mraza in celo neobičajno nizka gladina morja. Na vse to smo v Luki Koper ustrezno pripravljene, zato je bojazen, da bi zaradi nenadnih vremenskih sprememb delo v edinem slovenskem pristanišču obstalo, povsem odveč.

Minuli teden smo kar dvakrat praznovali, najprej smo vsem morjeplovcem ter z morjem in pomorstvom povezanim čestitali za slovenski dan pomorstva. Ta nam je letos prinesel obljubo ministrice za infrastrukturo, da bo projekt elektrifikacije obal zaključen do leta 2030. Z gradnjo daljnovoda bomo ne samo povečali električno moč znotraj pristanišča, kar je pogoj za naš nemoten razvoj v prihodnjih letih, ampak tudi omogočili, da ladje ob postanku v pristanišču ugasnejo svoje motorje in se priključijo na električno energijo neposredno z obale. Na ta način bomo bistveno znižali hrup in emisije ter postali okolju še prijaznejši. Dan kasneje smo na nekoliko drugačen način obeležili tudi dan žena – in sodelavkam v poklon pripravili posebno publikacijo Me smo Luka Koper, ki nas bo še dolgo spominjala, kako pomembne in nepogrešljive so ženske tudi v pretežno moškem luškem kolektivu.

Pozitivna energija in usklajenost kolektiva se pozna tudi v operativi. Medtem ko tudi v prvem tromesečju poslujemo odlično, že zdaj z gotovostjo vemo, da bomo nov rekord pristanišča zabeležili jeseni. Takrat bomo na potniškem terminalu pozdravili milijontega potnika, ki bo v Koper priplul z eno od 80 potniških ladij letošnje sezone. Po številu ladij bo ta primerljiva s sezono iz leta 2019, a morda bo še uspešnejša. Ladje bodo namreč k nam prihajale vse do božiča, kar dvakrat pa bomo lahko na nultem pomolu občudovali največjo potniško ladjo do zdaj, ki bo k nam prepeljala skoraj toliko ljudi, kot jih živi v strogem mestnem jedru.



Marina Jelen,
odgovorna urednica

Leto 2022 izjemno v vseh pogledih

Minulo leto je bilo za Skupino Luka Koper v vseh pogledih izjemno, saj je kljub zahtevnim razmeram presegla vse načrtovane finančne kazalnike kot tudi kazalnike, dosežene v letu 2021. Čisti prihodki od prodaje so znašali rekordnih 313,5 milijona evrov, kar je za 37 odstotkov oziroma 85 milijonov evrov več kot v letu pred tem.

 ROK ŠTEMBERGER

Poslovni izid iz poslovanja: 83,1 milijona evrov

Več je bilo predvsem prihodkov iz naslova skladiščnin, zaradi daljšega zadrževanja blaga na skladišču v prvem polletju leta 2022, čemur je sledila postopna normalizacija razmer in manjša rast prihodkov. Povprečen čas zadrževanja polnih kontejnerjev na terminalu je v lanskem letu znašal 7,6 dni, leto pred tem pa zgolj 5,5 dni. Na višje prihodke lanskega leta je vplivala tudi rast cen storitev, večja produktivnost in povečan obseg pretovora ter dodatnih storitev vseh blagovnih skupin. To je pozitivno vplivalo tudi na dosežen poslovni izid iz poslovanja (EBIT), ki je s 83,1 milijona evrov za kar 165 odstotkov (51,8 milijona evrov) presegel izid iz leta 2021.

Odhodki so bili 16 % višji

Za dobrih 16 odstotkov so bili višji tudi poslovni odhodki skupine, ki so znašali 234,7 milijona evrov, predvsem na račun višjih stroškov materiala in storitev ter stroškov dela, kar pa ni bistveno vplivalo na čisti poslovni izid. Ta je v letu 2022 znašal rekordnih 74,2 milijona evrov, kar je za 133 odstotkov oziroma 42,4 milijona evrov več od čistega poslovnega izida v letu 2021.

Podrobnosti lanskega poslovanja najdete na povezavi v QR kodu. Letno poročilo družbe bo objavljeno aprila.



Sever lani izgubil zagon, jug bolje

Pregled pretovora evropskih pristanišč pokaže, da so pristanišča na severu celine beležila vsaj blag padec prometa v primerjavi z letom 2021. Vzroki, ki jih navajajo so podobni: konflikt v Ukrajini ter s tem povezane sankcije za ruski trg, dalj trajajoče motnje v dobavnih verigah, manjša poraba potrošnikov zaradi visoke inflacije in stavke pristaniških delavcev. Pristanišča v severnem Jadranu so se kljub podobnim izzivom odrezala bolje - na področju kontejnerjev in v skupnem pretovoru so v povprečju zrasla.

Poudarki iz poslovanja 2022 za Skupino Luka Koper (nerevidirani podatki)

313,5 mio EUR
čisti prihodki od prodaje

+37 % 2022/2021
+4 % 2022/načrt 2022

83,1 mio EUR
poslovni izid iz poslovanja (EBIT)

+165 % 2022/2021
+19 % 2022/načrt 2022

114,6 mio EUR
poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)

+87 % 2022/2021
+14 % 2022/načrt 2022

74,2 mio EUR
čisti poslovni izid

+133 % 2022/2021
+17 % 2022/načrt 2022

50,8 mio EUR
naložbe

-3 % 2022/2021
-28 % 2022/načrt 2022

Primerjava pretovora izbranih evropskih pristanišč



Dodana vrednost Luke so njeni zaposleni

Nevenka Kržan ima za seboj bogato poslovno pot in številne izkušnje, ki jih je pridobivala na različnih vodstvenih položajih. Kolektivu družbe Luke Koper se je pridružila julija lani, ko ji je takratni nadzorni svet potrdil petletni mandat članice uprave. Na vprašanje, kakšna bo Luka prihodnosti, odgovarja preprosto: **najsodobnejše pametno pristanišče na tem delu svetu, ki bo v ospredje postavljalo ljudi in okolje.**

 MARINA JELEN  MITJA BOŽIČ



Leto 2022 smo v Luki Koper dosegli nadpovprečne rezultate, kljub nepredvidljivim razmeram in zahtevnim pogojem dela. Kaj je tisto, kar je odigralo ključno vlogo?

Za nami je zelo nepredvidljivo in razmeroma zahtevno leto, ki je od nas zahtevalo veliko prilagajanja in improvizacije. Ključno vlogo sta pri tem odigrali naša večnamenskost in organizacijska struktura, ki sta omogočali hiter odziv na dnevne spremembe. Kot večnamensko pristanišče smo vpeti v logistične tokove različnih vrst blaga, od kontejnerjev in avtomobilov, do lesa, jeklenih kolutov, projektnih tovorov, soje, premoga in drugega tovara, kar je vsekakor pripomoglo k odličnim rezultatom. Poleg tega smo pri naših kupcih uspeli ohraniti sloves dobrega poslovnega partnerja, ki izvaja kakovostne storitve in se prilagaja njihovim potrebam ter potrebam na trgu. To bi moralo biti tudi v nadaljevanju eno temeljnih vodil našega delovanja. Seveda pa uspehi ne bi bili doseženi brez prizadevanj in truda naših zaposlenih, ki so kljub težkim razmeram in delovnim pogojem korektno in kakovostno opravili vse zadane naloge. Od prvega do zadnjega, brez izjeme, za kar jim lahko samo čestitam in jih pohvalim.

V upravo Luke Koper ste bili imenovani pred sedmimi meseci, kaj je po vašem mnenju glavna prednost največjega slovenskega logističnega sistema?

Naša največja prednost je v tem, da smo večnamensko pristanišče, ki pretovarja različne vrste blaga in izvaja številne dodatne storitve. Dodana vrednost podjetja pa so zagotovo naši zaposleni, ki imajo na področju pristaniške dejavnosti bogate izkušnje in znanja ter so predani svojemu delu. Vse to se odraža tudi v odnosu do dela in poslovnih partnerjev ter v kakovosti opravljenih storitev. Ob tem smo lahko upravičeno ponosni na to, da mammo v Luki Koper bistveno nižjo stopnjo fluktuacije zaposlenih, kot celotna panoga logistike, kar pomeni, da se v kolektivu počutijo dobro in da

vidijo priložnost za osebno ter karierno rast.

Kateri so glavni izzivi in priložnosti Luke Koper v naslednjih letih?

Glavni izziv, ki ga imamo, je, kako zagotoviti pripravljenost pristanišča na povečanje zmogljivosti obstoječe železniške povezave z zaledjem. Naša naloga je vzpostaviti pogoje, da bomo lahko v naslednjih letih izkoriščali prednosti in dodatne zmogljivosti, ki jih bomo zagotovili z naložbami, kot so podaljšanje severnega dela kontejnerske obale, gradnja večnamenskih skladišč, širitev skladiščnih površin za vozila in kontejnerje ter gradnja kamionskega terminala.

Zagotovo je eden od izzivov, ki je hkrati tudi naša razvojna priložnost, gradnja zalednih terminalov in skladiščnih površin izven pristanišča, ki bodo osmislili pred leti začete in nedokončane investicije. Prav tako moramo pospešiti celoten investicijski cikel, upoštevaje tudi nova vlaganja v opremo, saj je to edini način, da pripravimo Luko Koper na širitev območja delovanja in povečanje poslovanja skladno z vizijo razvoja, opredeljeno v naših strateških dokumentih. Ena od ključnih priložnosti našega pristanišča je tudi razvoj koncepta pametnega pristanišča. To po eni strani zahteva prestrukturiranje obstoječih kadrovskih struktur in optimizacijo delovnih procesov, vendar ne na račun zmanjševanja števila zaposlenih, po drugi pa prehod na bolj trajnostne oblike poslovanja in razvoja. Na tem področju smo že danes zelo aktivni, v načrtih imamo kar nekaj investicij v zeleni in digitalni prehod, s katerimi želimo povečati delež rabe obnovljivih virov energije in si zagotoviti večjo energetska samooskrbo ter omejiti vplive dejavnosti na okolje in življenje v neposredni bližini pristanišča.

V vaši bogati karieri ste podrobneje spoznali delovanje številnih uspešnih slovenskih gospodarskih družb. Če bi se primerjali, kam bi uvrstili Luko Koper?

Luka Koper je zagotovo med vodilnimi slovenskimi gospodarskimi družbami. Smo javna delniška družba in eno izmed devetih podjetij prve kotacije na Ljubljanski borzi. Ustrezno izpolnjujemo vse regulatorne zahteve borznega trga in svoje kotacije. V preteklosti je družba veliko vlagala v razvoj določenih standardov zagotavljanja kakovosti in bila pri tem zelo uspešna, a zdaj je prišel čas, ko bi bilo treba te sisteme posodobiti. Med večjimi projekti, ki jih načrtujemo, je posodobitev poslovnih procesov v smeri zagotavljanja večje učinkovitosti družbe in notranjih kontrol. Ne smemo pozabiti na področja korporativne integritete in skladnosti, kjer velja stališče ničelne tolerance do kakršnih koli nepravilnosti ali odstopanj.

Kolektiv Luke Koper je velik in zelo raznolik, bi lahko rekli, da je to naša prednost?

Vsekakor je to prednost. Naše oblike delovanja, kot tudi model zaposlovanja kadrov, nam po eni strani omogočajo, da smo bolj odzivni in se hitro prilagajamo trenutnim razmeram na trgu. Hkrati se zavedamo, da je za določena delovna področja zelo težko pridobiti nove zaposlene, ki bodo kompetentni in usposobljeni za specifična dela. Zato je treba skrbno načrtovati vnaprej, da se lahko ustrezno kadrovske izpopolnimo na čisto vseh ravneh.

Marec je mesec, posvečen ženskam. Z vašim znanjem in bogatimi izkušnjami ste lahko vzor marsikomu.

Kakšen je položaj žensk v poslovnem svetu?

Na začetku moje poslovne poti je bila enakost med spoloma v poslovnem svetu izražena na drugačen način, kot je danes. Kljub temu na svoji poti nisem imela težav s tem, kako se uveljaviti v pretežno moškem poslovnem svetu. Dejstvo je, da smo si moški in ženske različni. In prav je tako. Razlike med nami bodo vedno prisotne, a je ravno ta sinergija različnosti ključ do uspeha. Pomembno je, da znamo sodelovati, da se spoštujemo, cenimo in podpiramo, čeprav se naši pogledi razlikujejo. Čeprav naj bi bila ženska »značilnost« mnogo govorjenja, menim, da se moramo predvsem znati poslušati. Govoriti zna marsikdo, poslušati pa le redki. Mnenja sem, da ženske v poslovnem svetu niso nič manj uspešne od moških, se pa moramo zavedati, da je naš način delovanja drugačen in da je to v resnici prednost.

Luka Koper še vedno velja za pretežno moški kolektiv, čeprav so ženske vse bolj prisotne tudi v operativi. Tudi vi opažate spremembe na tem področju?

To me seveda veseli. Dejstvo je, da povprečna ženska nikoli ne bo mogla dvigniti in prenašati take teže, kot jo lahko povprečen moški. A danes ji niti ni treba. Način dela se je namreč v zadnjih letih precej spremenil, težka fizična dela zdaj opravljamo s pomočjo strojev, ki jih lahko brez težav upravljajo tudi ženske. Dokaz za to je vse več zaposlenih v operativi, ki povsem enakovredno in uspešno izvajajo različna dela na terenu, upravljajo s strojno mehanizacijo in celo luška dvigala.

Kakšna bo Luka Koper prihodnosti?

Del mojega otroštva in moji najbolj zgodnji spomini so tesno povezani z mestom Koper in Luko Koper. V neposredni bližini pristanišča, na mestnem kopaljšču, sem naredila svoje prve plavalne zamahe in skoke v vodo, zato me izredno veseli, da se je ohranilo do danes in to navkljub širitvi območja Luke Koper skozi leta. To nedvomno priča o tem, da je družba v vseh letih svojega obstoja posebno skrb in pozornost namenjala odnosu do okolja, s katerim je tesno povezana. Moja vizija Luke Koper je zato močno prepletena z odnosom do zaposlenih in okolja in z razvojnimi cilji, ki bodo utrdili njen status najsodobnejšega pametnega pristanišča na tem delu sveta, ki uspešno krmari med interesi vseh deležnikov. Vesela bom, ko bom leta 2030 lahko rekla, da sem bila del tega razvoja.

To smo me, luške žene današnjega časa

  MATEJA DOMINKO

Za mednarodni praznik žena je Luka Koper letos sodelavkam namenila prostor in pozornost, ki jim v večinsko moškem kolektivu in glede na naravo dela redko pripade. Pripravili smo brošuro Me smo Luka Koper, ki so jo prejeli vsi zaposleni v Luki. Ženskam v poklon, moškim pa v zahvalo, da nas sprejemajo, upoštevajo in spoštujejo take, kot smo.

Skozi brošuro Me smo Luka Koper smo želeli prikazati pestrost organizacijskih enot, v katerih so zaposlene luške ženske, in pusti statistiki vdihniti iskrene nasmehe, poglede in pestrost ženskih obrazov, videzov in teles. K sodelovanju smo povabili priznanega fotografa **Mitjo Božiča**, ki so mu še posebej blizu portreti, pa tudi koprsko pristanišče zelo dobro pozna. Mitja ljubi raznoliko pojavnost luke, njeno scenografijo in kot pravi sam »obožuje luške ljudi«. Naše sodelavke so ob fotografiranju na terenu uživale in se zabavale, marsikatera pa se tudi ni mogla načuditi, kako velika je luka in kako pester je teren, saj jih večina opravlja pisarniška dela in v operativo med delom ne zahajajo.

Moški in ženske – enakovreden tim

Del knjižice sestavljajo tudi izseki iz arhivskih Luških glasnikov. Gre za pričevanja naših predhodnic, klenih luških

žena, ki so pristaniški kolektiv dopolnjevale desetletja nazaj in prispevale k razvoju pristanišča. Dopolnjevale so moško energijo in predvsem dokazovale, da bodo luške ženske še mnoga desetletja uspešno in enakovredno tvorile homogen in učinkovit tim.



Brošuro Me smo Luka Koper je vodstvo družbe 8. marca z rožo in čokolado razdelilo med vse kolegice, »album« luških žensk pa so prejeli tudi vsi sodelavci. Če bi želeli svoj izvod, ga dobite v Področju odnosov z javnostmi.

Nad Trstom bo zrasel »Trieste Fresh Hub«

 ROK ŠTEMBERGER  GOOGLE MAPS

Predstavniki tržaške pristaniške uprave so na nedavnem sejmu FruitLogistica v Berlinu predstavili ambiciozen projekt »Trieste Fresh Hub«. V bližini nekdanje železniške postaje v Proseku nad Trstom snujejo kompleks skladišč in distribucijski center za hlajene tovore in agroživilske proizvode. Kompleks se bo razprostiral na 15 hektarih in bo razdeljen na dva dela. Na prvem delu bo 18.000 m² kondicioniranih skladišč (za primerjavo: v koprski luki jih premoremo 26.000 m²), ki bodo služila predvsem tovoru, ki preko tržaškega pristanišča potuje v zaledne države. Drugi del bo namenjen skladiščenju in regionalni distribuciji po Furlaniji Julijski Krajini. Naložba je vredna 65 milijonov evrov, večino sredstev naj bi prispevala Italija oz. pristaniška uprava, omenja se tudi zasebne investitorje. Da je severni Jadran vedno bolj zanimiv za segment hitro pokvarljivega blaga potrjujejo tudi načrti v reškem

pristanišču, kjer prav tako načrtujejo gradnjo novih kondicioniranih skladišč.



Območje nekdanje železniške postaje Prosek, ki so jo ukinili leta 2012

Nov prevzem na Jadranu

 SUZANA ZORNADA VRABEC  LUKASIBENIK.HR

Turški Yilport iz skupine Yildirim je v okviru Yilport Holdinga kot del prevzema podjetja Petrokemija, d. d., največje tovarne gnojil na Hrvaškem, prevzel pristanišče v Šibeniku. Iz luke, zdaj pretežno specializirane za sipke tovore in gnojila, Šibenik nameravajo spremeniti v večnamensko pristanišče, poroča eden od specializiranih portalov za kontejnerski transport.

Upravljavec Yilport Holding s sedežem v Turčiji s prevzemom dejavnosti v pristanišču Šibenik na Hrvaškem nadaljuje s širitvijo svojega portfelja pristanišč in terminalov. Pristanišče Šibenik sicer deluje kot glavno pristanišče za pretovarjanje gnojil v državi, poleg tega pa v glavnem pretovarjajo še izdelke iz lesa in aluminija. Yilport je s tem svoj portfelj povečal na skupno 24 terminalov v 12 državah.

Luka Šibenik je od Zagreba oddaljena 350 kilometrov in le 3 kilometre od avtoceste do prestolnice. Trenutno imajo tri

priveze, sprejemajo pa ladje za generalne tovore do 50.000 ton in kontejnerske ladje s kapaciteto do 2.000 TEU. Novi lastniki so razkrili, da bodo najprej izboljšali kakovost, namestili še eno mobilno pristaniško dvigalo, povečali skladiščne kapacitete na terminalu in dvignili produktivnost. Ob prevzemu so povedali, da načrtujejo poglobljanje z obstoječih 10 na 13 metrov ugreza, s čimer bodo omogočili dostop ladjam do velikosti panamax. V drugi fazi predlaganega poslovnega načrta nameravajo v storitve RO-RO in tekočega tovora vložiti okrog 50 milijonov evrov.



Z okoljskim ministrom o aktualnih temah

 MARINA JELEN

V Luki Koper smo včeraj gostili mag. **Bojana Kumra**, prvič v vlogi ministra za okolje, podnebje in energijo. V okviru delovnega srečanja s predsednikom uprave **Boštjanom Napastom** sta spregovorila o aktualnih temah s področja energetike in ključnih izzivih pri zagotavljanju zanesljive oskrbe z električno energijo v prihodnjih letih.

Ob tem sta odprla tudi vprašanje odvoza odpadkov s tovornih in potniških ladij ter načela ključne okoljske teme, ki so osnova za nemoteno delovanje pristanišča in njegov nadaljnji razvoj.



Ministra Bojana Kumra (v sredini) tokrat z resorja za okolje, podnebje in energijo sta sprejela Nevenka Kržan, članica uprave, in Boštjan Napast, predsednik uprave družbe.

V pričakovanju milijontega potnika

 ERIK SLAMA  MATEJA DOMINKO

Po lanski sezoni okrevanja in »postkovid« obdobja se mestu in pristanišču v letošnjem letu obeta ladijski potniški promet v podobnem obsegu kot leta 2019. Načrtujemo, da bo v Koper priplulo več kot 100.000 potnikov in da bomo v tej sezoni našli 80 prihodov potniških ladij. Prvo potniško ladjo smo v Kopru privezali leta 2005, proti koncu letošnje sezone pa bomo obeležili prihod že milijontega potnika v naše pristanišče.

Nič se ne šalimo, 1. aprila letos bomo sprejeli prvo potniško ladjo **Viking Sky**, ki bo "odprla" letošnjo sezono potniških ladij v Kopru. Ladjarji končno spet prodajajo aranžmaje in ladje polnijo do polne kapacitete plovil, kar bi za nas lahko predstavljalo celo najboljšo sezono do sedaj. Ladjarji so namreč v zadnjih dveh letih osvežili svoje flote in tako povečali kapacitete potniških lepotic, tako bo v Koper letos 11 ladij priplulo prvič.

Največja ladja v zgodovini potniškega turizma pri nas

Tako kot v Jadranu se bodo tudi pri nas ponovno pojavile večje ladje s kapacitetami nad 3.000 potnikov, ki v svoj itinerarij ne vključujejo več Benetk, kjer še vedno veljajo omejitve vplutja potniških ladij. Večina ladjarjev zato premika začetek potovanj iz Benetk v Trst. Posledično smo za številne ladjarje postali še bolj pomembna destinacija. Letos bomo v našem pristanišču sprejeli največjo ladjo v zgodovini potniškega ladijskega turizma pri nas. To bo velikanka **Norwegian Epic**, ki na krovu nosi več kot 4.000 potnikov, v Kopru pa jo bomo lahko občudovali dvakrat proti koncu sezone.

Sezono bomo zaključili šele proti božiču

Oktober bomo po lanskem vzoru, ko so naenkrat veličastno priplule štiri potniške ladje iz družine **Azamara**, ponovno gostili floto sestrskih ladij tega ladjarja. Tudi sicer bomo največ ladij privezali prav v tem jesenskem mesecu, sezono pa končali več kot mesec kasneje kot lani, ko smo se od potniških lepotic poslovili sredi novembra. Šele proti božičnemu večeru, natančneje 23. decembra, bomo sezono v velikem slogu zaključili z drugim obiskom največje od letošnjih obiskovalk, ladjo **Norwegian Epic**. Če bo temu seveda naklonjeno praznično zimsko vreme.

Načrtujemo, da bo v Koper priplulo več kot 100.000 potnikov in da bomo v tej sezoni našli 80 prihodov potniških ladij, od tega jih bo 11 priplulo prvič.



Napovedujemo: Networking večer Luke Koper na Poljskem

Luka Koper bo 23. marca v Varšavi pripravila poslovno-družabni dogodek, na katerega smo povabil naše poljske poslovne partnerje in člane kopske pristaniške skupnosti. Predstavili jim bomo zadnje razvojne dosežke, investicije in rezultate, predvsem pa zaznane priložnosti za krepitev sodelovanja in načrtovane aktivnosti za prihodnje skupno delo.

Vabimo: Največji logistični sejem v Evropi

Od 9. do 12. maja letos se bomo predstavili na sejmu **Transport & Logistic** v Münchnu. Luka Koper bo skupaj s 14-imi slovenskimi razstavljalci s področja logistike predstavila svoje storitve in promovirala učinkovito severnojadransko transportno pot do osrčja Evrope.

Najdete nas v hali A4 na stojnici 219/320.

Vabljeni.


the leading exhibition

Srednjo Evropo povezujemo z morjem

Z zanesljivo pristaniško ponudbo in razvejano mrežo pomorskih in železniških povezav podpiramo globalne logistične rešitve do osrčja Evrope.

Zakaj in kdaj ladje trobijo?

 TJAŽ CEDILNIK

Ob zamolklih zvokih z morja se marsikdo vpraša, zakaj ladje trobijo. Za razliko od nestrpnih lastnikov jeklenih konjičkov, ki vsepovprek po nepotrebnem hupajo in nas spravljajo v slabo voljo, obstajajo za ladje strogi predpisi, ki določajo, kdaj in kako morajo plovila trobiti. Ko megla prekrije morje, nas prav ti predpisi zgodaj zbudijo ali pa nam ponoči ne pustijo spati.

Pomorstvo je vezano na številna tveganja in nevarnosti na morju, po nesreči Titanika leta 1912 pa so pomorske države začele še bolj zavzeto pisati različne predpise, ki urejajo varnost ljudi in ladij na morju. Od sprejetih mednarodnih pravil za zagotavljanje in izboljšanje varnosti na morju sta bolj znani konvencija SOLAS (predpisi za varnost človeških življenj na morju) ter Konvencija o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenj na morju (COLREG).

Med plovbo uporabljajo zvočne signale

V Sloveniji področje varnosti in preprečevanje trčenja na morju ureja Pravilnik o izogibanju trčenju na morju. Ta med drugim predpisuje, kakšne luči in znake mora ladja imeti

oz. dajati v pogojih zmanjšane vidljivosti. Med plovbo in na sidrišču morajo denimo uporabljati zvočne signale, s čimer ostale opozarjajo na svojo prisotnost. Tako se izognejo nevarnostim in nase opozorijo manjša plovila brez sodobnih navigacijskih pripomočkov (ribiške ladje, čolni).

Za ladje, daljše od 100 metrov, so predpisani piski v megli sledeči:

- 1 dolg pisk v intervalu največ 2 minut (—): **ladja med plovbo;**
- 2 dolga piska s presledkom 2 sekund, v intervalu največ 2 minut (— 2s —): **ladja, ki se ne premika,**
- 1 dolg pisk in 2 kratka piska v intervalu največ 2 minuti (— • •): **ladja, nesposobna za manevriranje; ribiška ladja; jadrnica; oz. ladja, ki vleče ali potiska druga plovila;**
- 4 kratki piski (• • • •): **pilotsko plovilo med opravljanjem pilotaže.**

Predpisi vsebujejo še celo vrsto različnih piskov, a naj bo to dovolj. Ko naslednjič zaslišimo trobljo z morja, bomo že vedeli, da se luki približuje ladja, ki najverjetneje pluje v gosti megli ... in mirno lahko zaspimo nazaj.

Luka Koper na informativnem dnevu FPP

 PRIMOŽ BENČIČ, TONJA DRINOVEC  ARHIV FPP

Zadnji teden v februarju so se dijaki srednjih šol iz cele Slovenije udeležili informativnih dni na univerzah in visokošolskih zavodih. Med njimi je za pristanišče še posebej zanimiva Fakulteta za Pomorstvo in promet, ki je v sklopu predstavitev študijskih programov na dogodek povabila tudi predstavnike iz gospodarstva in inštitucij. Ti so predstavili zaposlitvene možnosti v panogah in podjetjih po končanem študiju.

Vsako leto se predstavi tudi edino slovensko pristanišče, Luko Koper je letos zastopal **Primož Benčič**, višji komercialist na Kontejnerskem terminalu. Podal je nabor različnih znanj, ki jih pri delu v Luki Koper potrebujemo in jih študentje skozi študij na FPP pridobijo. Opozoril je na bodoče izzive in potrebe po specializiranem in usposobljenem kadru, ki se bo spopadal s prihajajočimi izzivi hitro spreminjajočega se logističnega okolja. Opisal je celo logistično verigo, v katero je vpeta Luka Koper, in deležnike, ki zaposlujejo študente s FPP. Poleg nas so se predstavili tudi predstavniki vojaške mornarice, s katero je FPP razvila poseben študijski program, in predstavniki ladjarja Splošna plovba.

FPP-jevci, zaposleni v Luki Koper

V kolektivu Luke Koper, d. d., trenutno zaposlujeemo 195 diplomantov Fakultete za pomorstvo in promet. Delo

opravljajo na vseh nivojih in področjih, konkretno so zaposleni na delovnih mestih vodje profitnega centra, vodje področij, operativni vodje, tehnični vodje, vodje izmene, tehnični kader na vseh nivojih, strokovni delavci vseh profilov na vseh nivojih, komercialisti, disponenti, skladiščniki, dispečerji, kontrolorji in delovodje ter izvajalski in operativni kader.

Trenutno je z nami na Kontejnerskem terminalu tudi **7 študentov s te fakultete**, ki opravljajo delo kontrolorjev preko študentskega servisa, čez leto pa veliko študentov k nam pride tudi na opravljanje obvezne prakse.



Primož Benčič (na fotografiji) iz Luke Koper je bodoče študente skušal navdušiti za pristaniško delo, poleg njega pa tudi vojaška mornarica in ladjar Splošna plovba.



Nova RTG dvigala v nizkem štartu

 MATEJA CLARICI  KRISTJAN STOJAKOVIČ

Ta mesec bomo v uporabo predali 3 nove E-RTG-je, mostna dvigala na kolesih (ang. *rubber tyred gantry crane*), ki jih poganja elektrika. K nam so na maoni lani oktobra prispela s Korčule, razstavljena na dele, v teh mesecih pa smo jih sestavili in pričeli s testiranjem.

»Približno tri mesece smo potrebovali za sestavo konstrukcije in ostalih delov, ki so prispeli s tovornjaki z različnih delov sveta. Kabina upravljalca je s Poljske, kontejnersko prijemalo iz Malezije, elektro prostor in ostale strojne komponente so prispeli s Finske ... Nato smo pričeli z izvedbo testnega protokola, prilagajali smo ga glede na operativno delo terminala, ki je trenutno zelo zaseden,« je povedal **Danjel Zobec** s Področja investicij.

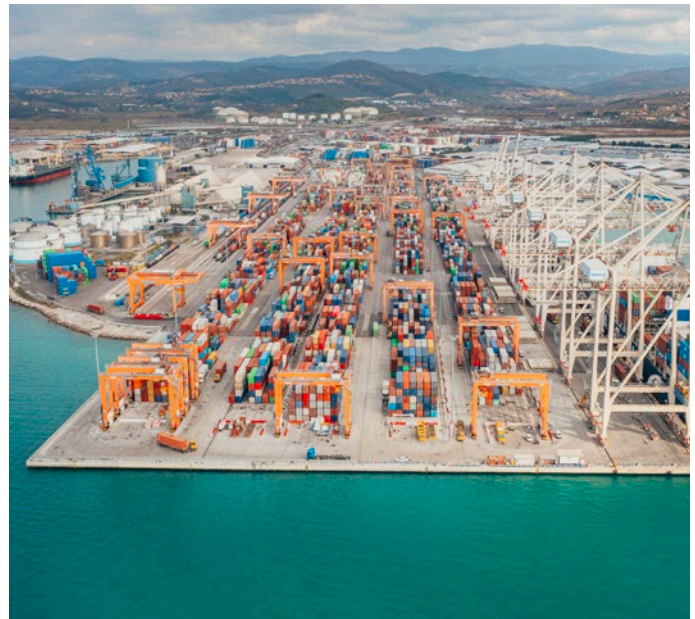
Bolj varni od predhodnikov

Novi E-RTG-ji se bistveno ne razlikujejo od starejših bratov, ki smo jih nabavili leta 2019. Nosilnost posameznega dvigala je 40 ton, premikajo se na 16-ih gumijastih kolesih in tehtajo vsak po 142 ton. Novim trem dvigalom smo testno dodali nov sistem, ki preprečuje dvig zunanje prikolice v primeru, da šofer ne odpne kontejnerja (ang. *truck lifting prevention system*). Novost so tudi laserski senzorji, ki preprečujejo trk dvigala – prejšnja so imela ultrazvočne senzorje, ki so manj natančni. Pomemben dodatek je še sistem za zbiranje neporabljene energije in vračanje le-te v omrežje. Nova dvigala so bistveno tišja in okolju bolj prijazna, saj imajo sodobnejše motorje.

Polovica RTG-jev elektrificiranih

E-RTG-ji, označeni z 52, 53 in 54, bodo nameščeni na čelu prvega pomola, skupaj pa bomo na kontejnerskem terminalu tako imeli 30 RTG-jev, od tega jih je kar polovica elektrificiranih.

Novim dvigalom smo testno dodali nov sistem, ki preprečuje dvig zunanje prikolice v primeru, da šofer ne odpne kontejnerja (ang. *truck lifting prevention system*), opremljeni so tudi z laserskimi senzorji, ki preprečujejo trk dvigala.



Dobra praksa: sistem obvladovanja tveganj

 ARMIN SEJARIČ  ARHIV SDH

Slovenski državni holding je sredi februarja organiziral izobraževanje Celovit pristop k obvladovanju tveganj, na katerem smo dobro prakso pri obvladovanju tveganj družb portfelja SDH predstavili tudi mi.

Na tematskem omizju so sodelovali priznani strokovnjaki s področja financ in gospodarstva, ob koncu dogodka so se udeleženci posvetili še ESG tveganjem. Kot so izpostavili, je globalno gospodarstvo v trenutnih razmerah na pomembni preizkušnji in se srečuje s številnimi izzivi. Spremembe zahtevajo globalne dobavne verige, makroekonomska negotovost, kratkoročni in dolgoročni trendi, trajnostno gospodarstvo ter digitalna transformacija. Ključ do uspeha se skriva v vlaganjih v mehke dejavnike rasti in digitalizacijo, pomembni sta tudi ambicioznost in želja po uspehu.

SDH je na srečanje povabila štiri najuspešnejše družbe portfelja SDH, ki so z udeleženci delile primere dobrih praks upravljanja poslovnih in finančnih tveganj. Poleg Krke,

Gen energije in Zavarovalnice Triglav se je predstavila tudi Luka Koper, ki se je po besedah SDH v teh kriznih časih pravočasno odzvala na spremembe in s pravimi vzvodi uspešno obvladala vse izzive. Naše podjetje so na dogodku zastopali članica uprave Luke Koper **Nevenka Kržan** ter vodja **Tea Vatovec** in **Dare Dolenc** iz Področja kontrolinga.



Obnova skladiščnega bloka E

  SEBASTJAN GRDINA

V tretjem poskusu javnega naročila smo v novembru lani izbrali izvajalca (CPK) za ureditev skladiščne površine »blok E« na kontejnerskem terminalu. Manipulativna površina je bila zaradi obremenitev in posedanja terena v slabem stanju. Poleg obnove smo povečali še kapaciteto celotne skladiščne površine za dodatno višino polnih kontejnerjev, s treh na zdajšnje štiri višine.



Pri obnovi skladiščne površine za kontejnerje smo bili ekološki, saj obstoječi asfalt ni postal odpadek, ampak ponovno uporabljena sestavina nove nosilne konstrukcije skladiščne površine.

Obnovili smo 10.400 m² skladiščnih in manipulativnih površin, kamor s težkimi delovnimi stroji odlagamo kontejnerje in jih zlagamo v višino. Najprej smo strojno rezkali asfalt in celotno območje izkopal do predvidene globine. Z najsodobnejšo tehnologijo smo celotno količino rezkanega asfalta in ostalega uporabnega materiala ponovno uporabili v mešanici za spodnjo nosilno plast.



Obnovili smo tudi odvodnjavanje površine, položili nov asfalt v dveh plasteh in zarisali talne označbe skladiščnih in manipulativnih površin.

Devet novih viličarjev za generalne tovore

  MITJA CIGOJ

Na Terminalu za generalne tovore smo konec februarja prevzeli devet novih viličarjev proizvajalca Linde nosilnosti 8 ton (na 1.100 mm). Viličarji imajo vgrajen dizel motor, ki izpolnjuje zahteve glede klasifikacije emisij motorjev stopnje 5. Stroji se ponašajo s hidrostatičnim pogonom, ki se je pri delu v pristanišču že izkazal kot zelo zanesljiv. Opremljeni so s standardnim teleskopom, ki omogoča delovno dvizžno višino skladanja tovora do 4,6 metra. Vozniki sedijo na ergonomičnih zračnih sedežih, ki v največji možni meri ublažijo prenos vibracij na upravljalca stroja in omogočajo prijetnejšo uporabo. Na viličarjih je nameščen še sistem za zaznavo ovir, na katere upravljalca opozarja z zvočnim in s svetlobnim signalom (zelena, rumena in rdeča luč). Viličarje bomo uporabljali za pretovor paketov rezanega lesa in ostalega generalnega tovora, kot so denimo celuloza, papir, tovor, pakiran v zaboje, velike vreče (»big bags«) in podobno.



Zahtevno nabavo smo izvedli preko javnega razpisa, da so pravi stroji pravočasno prišli v naše garaže, pa sta poskrbela (v rumenih odsevnih jopičih z leve) **Peter Sinčič** s Področja nabave in **Valter Grlj** s Terminala za generalne tovore, zadolžen za tehnične lastnosti nabavljene opreme. Na fotografiji še predstavnik dobavitelja in skrajno desno **Darko Rajčević**, gospodar mehanizacije in naprav na terminalu.

Pomoč za Turčijo prek Luke Koper

  ARMIN SEJARIĆ

V prvem pristaniškem bazenu smo 8. marca privezali ladjo, na katero smo naložili dva kontejnerja s humanitarno pomočjo za žrtve uničujočega potresa v Turčiji. V slovensko akcijo so se aktivno vključili pri ladijskem agentu Dragon Maritime in organizirali brezplačni prevoz humanitarne pomoči.

Še pred izplutjem ladje z dvema kontejnerjema na posebni misiji sta se na kontejnerski obali v koprskem pristanišču srečala nj. exc. turška veleposlanica v Sloveniji **Aylin Taşhan** in predsednik uprave Luke Koper **Boštjan Napast**, ki je ob tej priložnosti izrekel sožalje Turčiji in turškemu ljudstvu. Zabojnika s slovensko pomočjo so napolnili z dvema bivalnima kontejnerjema, sedmimi paletami odej, generatorji in 40-imi bolnišničnimi posteljami, ki jih bodo v naslednjih tednih dostavili na prizadeta območja v Turčiji. Vse stroške

prevoza krije agent Dragon Maritime, ki je tudi sicer večkrat sodeloval pri podobnih akcijah.



Vse stroške prevoza humanitarne pomoči je prevzel ladijski agent Dragon Maritime iz Kopra, kontejnerja ladjarja Cosco Shipping pa sta po izplutju iz koprskega pristanišča že na poti v Turčijo.



REX – mit iz plitvine

Pomorski muzej Piran je februarja letos izdal knjigo Rex – mit iz plitvine, prvo monografijo o znameniti čezoceaniki v slovenskem jeziku. Spomin na to ladjo, ki je med drugo svetovno vojno nasedla med Izolo in Koprom, kjer so jo pokončale rakete britanskega letalstva, ostaja zasidrana tudi v kolektivnem spominu naših krajev.

 MATEJA CLARICI  ARHIV POMORSKI MUZEJ SERGEJ MAŠERA PIRAN

Rex je bila ena najznamenitejših in hitrih čezoceanik, takratni simbol fašističnega režima, s svojo hitrostjo si je prislužila modri trak. V spominu starejšega lokalnega prebivalstva pa je ostala podoba ogromne napol potopljene ladje, ki je kot vojni plen Jugoslavije na boku čakala na dokončen razrez.

Osebnostne zgodbe, povezane z Rexom

»O tem mitu, ki še danes vzbuja veliko nostalgijo ter navdihuje prilagojene ali celo izkrivljene osebne pripovedi, so kustosinje Pomorskega muzeja **Nadja Terčon, Snježana Karinja in Bogdana Marinac** pripravile gradivo o Rexu, ki je sicer že služilo pri pripravi odmevne razstave Rex – blišč, propad, obujeni spomin iz leta 2008. Knjiga je sestavljena iz treh delov, v prvem je prikazana odločitev za gradnjo, v drugem njen propad, v tretjem delu pa so zapisani ohranjeni spomini. Monografijo smo namreč nadgradili z osebnimi zgodbami ljudi, ki so tako ali drugače povezani z Rexom: posamezniki iz lokalnega okolja, zbiralci ostankov, novinarji, pravniki, arheologi ... Rexova zgodba je zapletena in večplastna, zato vabljeni k branju knjige,« pravi **Franco Juri**, direktor Pomorskega muzeja Sergej Mašera Piran in eden od avtorjev monografije.

Nekaj zanimivosti o ladji

Čezoceanika Rex, dolga 268 metrov in široka 29,5 metrov, je bila biser tehnološke, inženirske in dizajnerske odličnosti tistega časa. Začeli so jo graditi leta 1933 v ladjedelnici Ansaldo v Genovi na željo **Benita Mussolinija**. Ladja, ki je predstavljala hotel s petimi zvezdicami, je bila namenjena predvsem uglednim in zahtevnim gostom, petičnim turistom in ameriškim izseljencem, ki so želeli obiskati domovino. Na njej je bilo prostora za okoli 2.000 potnikov in 880 članov posadke, plula pa je večinoma na relaciji Genova–New York. Bila je pravo mesto v malem. Na površini 40.000 m² so bile poleg kabin še jedilnice, saloni, dvorane, kafilnice, knjižnica, čitalnica, kapela, igralnice in telovadnice za otroke, trgovine, kozmetični salon, zdravstveni center in bolnišnica. Posebnost so bile terme s hidromasažnimi kadmami in prhami, masažno dvorano in solarijem.

Konec bleščeče zgodbe

Svojo zadnjo plovbo po oceanu je Rex odplul leta 1940 in nato miroval v Genovi, dokler ga niso zaradi vse številčnejših napadov premaknili v Jadransko morje, natančneje v Trst. S kapitulacijo Italije leta 1943 in nemško okupacijo Apeninskega polotoka se je končala tudi Rexova bleščeča zgodba. Čezoceaniko so zasegli Nemci, izropali

večino vredne opreme in predmetov ter jo spremenili v večnamensko ladjo. 8. septembra 1944 je plavajoči mit v vsej svoji mogočnosti nasedel v plitvinah Tržaškega zaliva med Izolo in Koprom. Nasedla ladja je postala lahka tarča letal britanskega Kraljevega vojnega letalstva, ki so jo pokončala s kar 123 raketami. Tako je Rex za večno ostal v našem morju, spominih in zgodovini tega okolja.

Izdajo knjige je podprla Luka Koper v okviru sklada Živeti s pristaniščem.

Bi želeli svoj izvod ali knjigo podariti?

Knjiga z izjemno bogatim dokumentarnim in fotografskim gradivom je na voljo v Pomorskem muzeju Sergej Mašera Piran (možno je tudi naročilo po telefonu in dostava po pošti), v knjigarni Libris v Kopru in na spletnem portalu emorje.si.

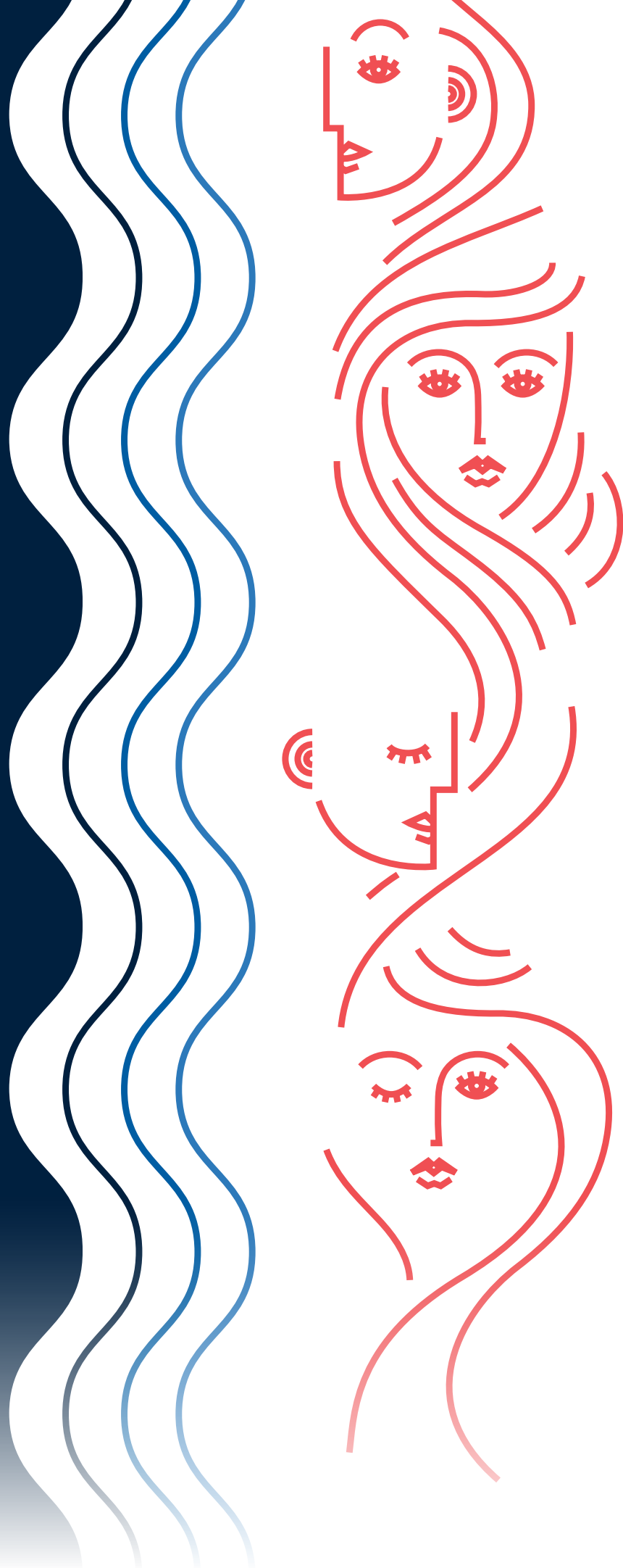


Ladja Rex pred New Yorkom. Otvoritveno vožnjo od Gibraltarja do New Yorka je prevozila v rekordnem času: 4 dni, 13 ur in 58 minut.



Ladja Rex je še danes usidrana v spominu lokalnega prebivalstva.

Iskrene čestitke vsem predstavnicam pomorstva, pristaniške in logistične dejavnosti ter vseh drugih področij, kjer ustvarjate, gradite, povezuјete in prispevate svoj delež. Razlike med nami nas delajo kompatibilne med seboj, zato HVALA, ker ste z nami in med nami kot neprecenljivi del naših kolektivov in našega vsakdana.



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 Cedičnik, Mateja Clarič, Mateja Dominko, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, 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.

»Mož in žena sta dve obali ene reke.«
Claude de Rue