

# Tuški

G L A S N I K

2024/10

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA

Poštnina plačana pri pošti

6104 Koper - Capodistria



Podvodni svet  
Luke Koper

4 **Zagnali smo obsežen investicijski cikel**

V naslednjem petletnem obdobju bo naš razvoj usmerjen v zagotavljanje novih kapacitet, širitev dejavnosti in uresničevanje trajnostnih zavez v okviru projektov digitalnega in podnebne prehoda.

7 **In memoriam: Bruno Korelič**

Bruno Korelič je bil v vseh pogledih velik človek – s svojo osebnostjo in delom je pomembno zaznamoval razvoj pristanišča, za kar mu bodo izjemno hvaležne še številne bodoče generacije.

15 **Slovensko-vietnamski forum**

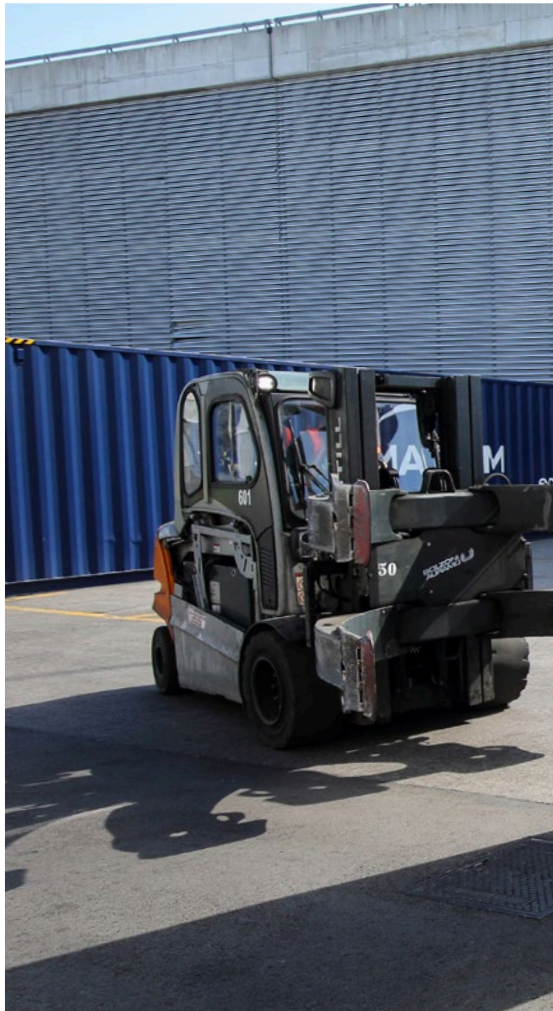
Konec septembra se je v Hošimihu in Hanoju odvijalo več dogodkov in poslovnih forumov Slovenija–Vietnam, ki so bili namenjeni promociji slovenskih transportno-logističnih storitev za vietnamske izvoznike v Srednjo in Vzhodno Evropo.

16 **Zeleni prehod v cestnem transportu**

Strateška nacionalna konferenca, ki je potekala 27. septembra 2024 v Ljubljani, je ponovno pokazala, da je na področju cestnega prometa še ogromno izzivov.

18 **Prva RO-RO ladja CMA CGM na LNG**

19. septembra smo na avtomobilskem terminalu prvič privezali ladjo CMA CGM Indianapolis, prvo RO-RO ladjo francoskega ladjarja.



© TOMAZ PRIMOŽIČ

# Z Luko živim, mnenje delim!

 MARINA JELEN

V Luki Koper enkrat letno izvedemo raziskavo javnega mnenja o Luki Koper med lokalnimi prebivalci ter tako preverimo stališče in odnos okoliškega prebivalstva do delovanja, razvoja, širitve in drugih aktivnosti, ki se izvajajo znotraj pristanišča. Pridobljeni odgovori so za nas dragoceni, saj nam pomagajo razumeti, kako naše pristanišče vidijo tisti, ki so mu tako rekoč najbližje, obenem pa nam omogočijo, da lažje in bolj usmerjeno načrtujemo naše aktivnosti, da hitreje sprejemamo ukrepe in prilagajamo način ter dinamiko komunikacije.

Anketiranje je doslej potekalo telefonsko: sodelovali so tako prebivalci Ankarana kot tudi občani Mestne občine Koper, ki živijo na območju starega mestnega jedra, Semedele, Žusterne, Markovca, Olma, dela Bertokov in Škofij.

Ker se zavedamo, da moramo stopiti v korak s časom in slediti novim trendom tudi na področju komunikacije, bomo letos anketo prvič izvedli tudi v digitalni različici, prek družbenega omrežja Facebook.

Anketiranje bo potekalo v oktobru. Veseli bomo vsakega odziva, pripravljenost sodelovati v anketi pa bomo tudi nagradili.



Spremljajte nas na našem Facebook profilu:







## Luško okolje piše zgodbe ...

Koprsko pristanišče že od nekdaj vzbuja zanimanje ljudi, še toliko bolj pa so nad njim navdušeni najmlajši. Obalna dvigala, ki se nad tovornimi ladjami sklanjajo kot žejne žirafe, ogromni delovni stroji, kontejnerski bloki, avtomobili in prostrana skladišča, vse to se nahaja v zaprtem luškem okolju, kjer marljivi ljudje svoje delo opravljajo 24 ur na dan, vse dni v tednu. Konec septembra smo znova organizirali Družinski dan – dan odprtih vrat, namenjen našim družinam in najbližjim. Tudi letos smo jih zapeljali skozi pristanišče in s postanki na terminalu za sadje, kontejnerskem in avtomobilskem terminalu znova pričarali nekaj luškega vzdušja. Najmlajši so imeli tudi možnost, da se po pristanišču zapeljejo z največjimi delovnimi stoji, v zorilnici banan pa so lahko okušali čisto zares najboljše banane na svetu. Letošnja novost je bila vožnja z gusarsko ladjo, ki je v okviru enournega ogleda preplula vse tri luške bazene.

Jesen je v Luko Koper prinesla živahnejši utrip, poleg številnih obiskov tudi kar nekaj službenih poti. Naša delegacija se je tako udeležila slovensko-vietnamskega foruma v Hošiminhu in Hanoju, prisotni pa smo bili tudi na sprejemu pri ladjarju MOL Auto Carrier Express v Hamburgu. Pred nami je čas luških dogodkov, ki jih vsako leto organiziramo na naših najpomembnejših zalednih trgih. Ravno te dni se na Dunaju in v Pragi mudijo naši sodelavci, ki s tovrstnimi dogodki krepijo

vezi s poslovnimi partnerji in iščejo nove poslovne priložnosti.

September je prinesel tudi žalostno vest, da nas je zapustil Bruno Korelič. Dolgoletni direktor Luke Koper bo v spominu vseh, ki so ga poznali, ostal kot osebnost z veliko začetnico. V vsej svoji veličini je bil, tako so povedali, vedno skromen, pošten in načelen. Bil je strpen, a strog in zahteven, tako do sebe kot do drugih. Pustil je neizbrisen pečat, ki ga bo mogoče čutiti še dolgo. S svojim delovanjem je nedvomno najbolj zaznamoval Luko Koper, saj je s svojim načinom dela in jasno vizijo postavil temelje razvoja sodobnega, večnamenskega in mednarodnega pristanišča, kot ga poznamo še danes. Za to mu bomo vedno hvaležni.

Naj vam bo nov Luški glasnik v prijetno branje.



**Marina Jelen,**  
odgovorna urednica

# Zagnali smo obsežen investicijski cikel

V naslednjem petletnem obdobju bo naš razvoj usmerjen v zagotavljanje novih kapacitet, širitev dejavnosti in uresničevanje trajnostnih zavez v okviru projektov digitalnega in podnebne prehoda. Prva od večjih naložb – gradnja veza 12 – se je začela že januarja letos, poleti pa so gradbeni stroji zabrnili tudi na območju skladišča 54. Novembra se še eno delovišče odpira na obali potniškega terminala, nov objekt bomo namenu predali spomladi 2025.

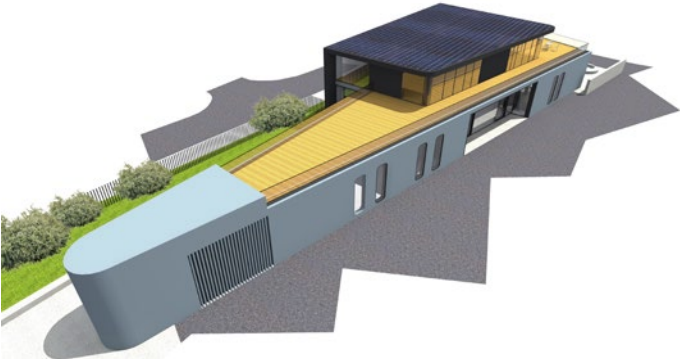
MARINA JELEN KRISTJAN STOJAKOVIČ, ARHIV LK

## Sodoben potniški terminal bo zgrajenih na trdnih temeljih preteklosti

Po skoraj dveh desetletjih, odkar je v Koper priplula prva potniška ladja, bodo novembra stekla gradbena dela za nov potniški terminal. Na mestu sedanjega šotora, ki služi urejanju mejnih in carinskih formalnosti, bo zrasla sodobna in trajnostno zasnovana stavba, namenjena številnim uporabnikom – ne le turistom, temveč primarno lokalnemu prebivalstvu, ki ta prostor ustvarja.



Po izgledu in uporabljenih materialih bo objekt spominjal na ladjo, a bo več kot trdno in močno zasidran v okolje, tako po videzu kot po njegovi vsebini. Zgrajen bo na temeljih nekdanjega skladišča državnih rezerv in bo tudi na ta način sporočal močno vez z zgodovino pristaniške dejavnosti v mestu. Ob rušenju dotrajanega objekta smo namreč ohranili temelje in pilote, ki jih bomo uporabili za gradnjo novega terminala.



V pritličju objekta bo osrednja dvorana, namenjena potnikom, s servisnimi in tehničnimi prostori, ki omogočajo delovanje terminala. Tu bodo svoj prostor dobile službe za izvajanje mejne kontrole, policija in carina. Popolnoma drugi

namembnosti pa bo namenjeno prvo nadstropje, ki ga bo zaznamovala panoramska terasa. To bo za Koprčane nov kraj srečevanja v namenski kavarni, veselimo pa se tudi nove protokolarne dvorane, ki jo bomo pridobili in bo našim gostom na najrazličnejših dogodkih ponujala prav poseben razgled na naše pristanišče. Sodoben objekt bo zgrajen iz trajnostnih materialov. Osrednji material bo les v sozvočju z jeklenimi okroglimi stebri antracit črne, kovinske barve.

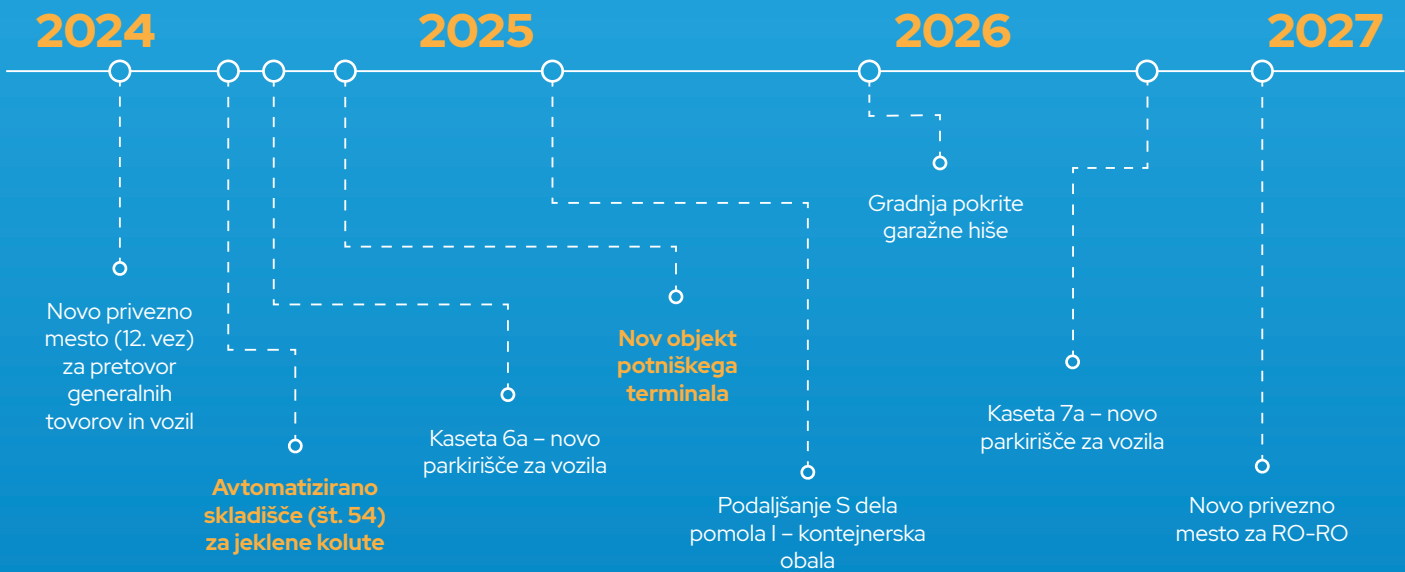


Sočasno z novim objektom bomo uredili tudi njegovo okolico, ki bo sporočala odprtost mediteranskega prostora, kljub svoji dodelani namenskosti. Pritlična etaža bo z zunanostjo povezana prek treh vhodov. Objekt bo namreč odprt proti morju na eni strani, na drugi strani pa proti postajališču za avtobuse, ki potnike z ladij prevažajo na enodnevne izlete. Največji del objekta se bo odpiral proti historičnemu delu mestu Koper. Takšna odločitev ni naključna, saj se številni turisti s potniških ladij odločajo, da bodo dan preživeli ob spoznavanju našega mesta. Dostop do terminala in v nadstropja bo prilagojen gibalno oviranim osebam. Kljub odprtosti in dostopnosti bomo v objektu zagotovili varnostni nadzor in spoštovanje vseh pravil pristaniške varnosti. V sklopu ureditve zunanosti je predvidena tudi ustrezna zasaditev dreves in grmovnic s tradicionalno mediteransko vegetacijo, katere osrednji motiv bodo borovci. Južna stena objekta, ki se spogleduje s centrom mesta, bo v celoti zelena, zasajena s primernim okrasnim zelenjem.

### Nov potniški terminal v številkah:

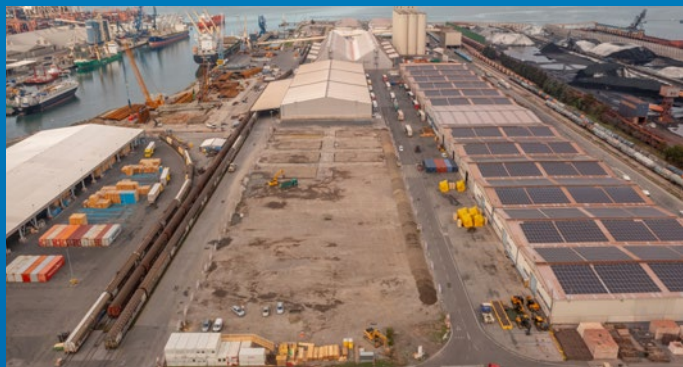
- Etažna višina: P + 1
- Dimenzije objekta: 63 x 30 metrov
- Površina objekta: 1037 m<sup>2</sup> (691 m<sup>2</sup> + 346 m<sup>2</sup>)





**Gradimo prvo avtomatizirano in energetsko samozadostno skladišče**

Poleti smo začeli gradnjo avtomatiziranega skladišča za jeklene kolute. Gre za enega najsodobnejših objektov velikosti približno 14.000 kvadratnih metrov z nosilnostjo 15t/m², ki bo omogočal smotrnejšo rabo in varnejši delovni proces. Gradnjo bomo sklenili predvidoma spomladi 2026.



Tudi sicer je skladišče zasnovano kot energetska samozadostno, na strehi je predvidena elektrarna skoraj 3 MW moči, v notranjosti pa energetska varčen in daljinsko voden sistem razsvetljave. Povsem elektrificirana bodo tudi mostna dvigala, katerih tehnologija bo omogočala rekuperacijo privarčevane energije, s čimer bomo predvidoma zagotavljali dodatnih 10–15 % energije iz samooskrbe.

Objekt bo zrasel na odprti površini vzhodno ob skladišču 53C, s katerim ga bo povezoval na novo zgrajen prehod. Prostor je zasnovan dvoladijsko, notranjost bo odprta, brez predelnih sten. Čeprav bo delo v skladišču potekalo samodejno, bo del površin urejen tako, da bo mogoče z jeklenimi koluti manipulirati tudi samostojno, z viličarjem. V skladišču bo delovalo pet mostnih dvigal s prijemali za jeklene kolute, štiri povsem avtomatizirana (z možnostjo

ročnega upravljanja) bodo manipulacije izvajala na dveh vzporednih vzdolžnih stezah, eno pa bo obratovalo na prečni stezi, v izključno ročnem načinu. Avtomatski transportni vozički – teh bo devet – bodo služili premiku jeklenih kolotov med avtomatskim in ročnim delom skladišča ter prehajanju med severno in južno ladjo. Skladišče bo opremljeno s skladiščnim informacijskim sistemom WMS, ki bo upravljal delo prekladalnih strojev in varnostnih sistemov kot tudi skrbel za samodejno vodenje skladišča in evidenc. V okviru tega bo skrbel za pripravo blaga za pretovor z minimalnimi premiki, optimalno izkoriščenost površine za skladiščenje in zagotavljanje visoke produktivnosti ter ustrezne varnostne mehanizme. Za nemoteno delovanje skladišča bomo vzpostavili tudi nadzorno-upravljavski center.



**Skladišče 54 v številkah:**

Površina objekta: 14.000 m²

Nosilnost tal: 15 t/m²

5 mostnih dvigal

9 transportnih vozičkov (8 na vzhodni strani in en med vzdolžnima stezama)

28 elektronskih sedel, od tega 4 za pretovor vagonov



# Bruno Korelič

## 10. 7. 1944–24. 9. 2024

Bruno Korelič je bil v vseh pogledih velik človek – s svojo osebnostjo in delom je pomembno zaznamoval razvoj pristanišča, za kar mu bodo izjemno hvaležne še številne bodoče generacije. Njegovo ime je z Luko Koper povezano že skoraj pol stoletja in tako bo zagotovo še dolgo.

Bruno Korelič je bil Istran. Tako kot mnogi med nami imam tudi sama istrske korenine. Tisti, ki Istro poznamo, vemo, da je ta zemlja v vsej svoji neponovljivosti predvsem preprosta in skromna, a obenem klenega značaja in zna kljubovati najhujši burji in suši.

Istrske korenine so zagotovo zaznamovale tudi menedžerski značaj gospoda Koreliča. Nekdanji sodelavci povedo, da je bil preprost in skromen, a do sebe izjemno zahteven in s šestim čutom za prave poslovne poteze. Dovolite mi, da spomin nanj povzamem prav z mislimi njegovih najtesnejših sodelavcev, ki so skupaj z njim hodili po profesionalni poti.

Veliko ljudi je na tej poti raslo z njim. Znal je prepoznati potencial v posameznikih in jim ponuditi priložnost, kljub njihovi mladosti. Predvsem pa je verjel, da mora dober kader poznati vse ravni delovanja pristanišča in se preizkusiti na različnih področjih dela. Znal je poslušati, vzel si je čas za to. Ko je bilo treba, pa se je znal hitro odločiti.

Bil je zahteven mentor, a vedno pravičen. Pravijo, da je premogel tiho karizmo, ki je izhajala iz spoštovanja. Tega pa ni mogoče zgraditi čez noč, ampak je vedno posledica dejanj in vedenja.

Rad je pomagal v svojem okolju. Odzval se je na številne prošnje za pomoč s kulturnega, športnega in humanitarnega področja. Danes lahko mnogi dosegaajo uspehe prav zaradi njegove začetne podpore – če omenim samo nekatere: Pihalni orkester Koper, koprski balinarji ter številna športna in kulturna društva, ki so v sodobnih kapacitetah dobila svoje domovanje. A tega nikoli ni želel obešati na veliki zvon, ker je bila taka njegova skromna drža.

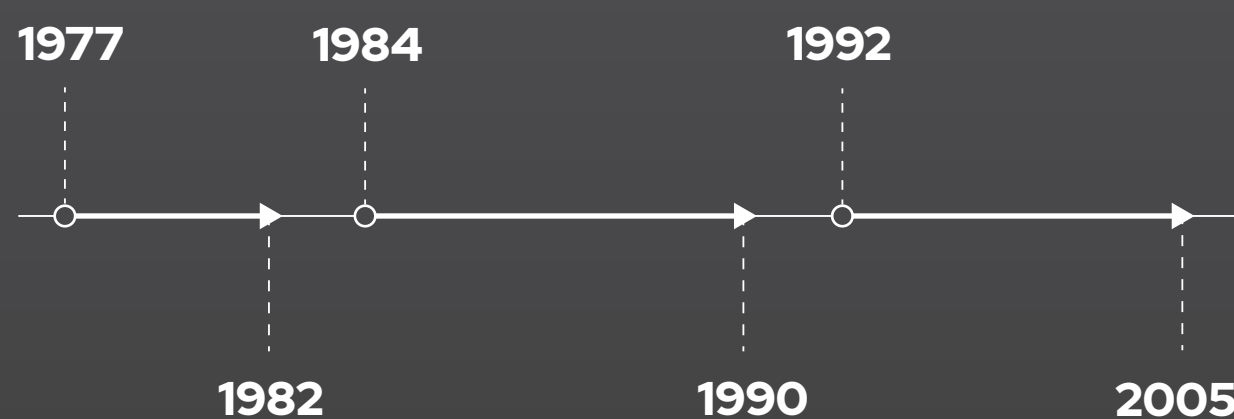
Najbližji sodelavci vedo povedati, da je Bruna Koreliča zaznamovala širina razmišljanja, kot bi bil državljani sveta. Kot bi odraščal in se brusil v mednarodnem poslovnem okolju, je doma in v tujini suvereno zagovarjal svoje odločitve. Le kje je dobil to širino? Rastel je namreč v preprostem okolju. Zato je moral najprej prerasti to okolje, nato samega sebe in uvideti širino sveta, kar ni samo po sebi umevno. On je to zmožgel.

Številni so si edini tudi glede tega, da je bil vizionar. Marsikdaj je moralo preteči nekaj časa, da so ga razumeli, saj je bil korak pred drugimi. Kljub začetnemu dvomu so se njegove odločitve vedno izkazale za najboljše. Zavedal se je, kaj pomeni trajnostno vodenje in ravnanje še mnogo prej, kot je ta beseda postala tako modna.

Bruno Korelič je zagotovo presegal okolje in čas, v katerem je deloval. Prav zato je lahko pustil tak pečat, ki ga bo mogoče čutiti še dolgo. Vselej se ga bomo spominjali s spoštovanjem.

Predsednica uprave Nevenka Kržan

Luko Koper je s svojim delom in vodenjem zaznamoval v obdobjih:





# Od rojstnih Bezjakov do najdaljšega vodenja Luke Koper

Diplomirani ekonomist Bruno Korelič je bil po duši zvest Istran. Izhajal je iz majhne, težko dostopne istrske vasice Bezjaki, a je zavoljo mamine trdne odločenosti, da bo sinu omogočila izobrazbo, in ob pomoči starejšega brata dobil priložnost za študij. Delo v Luki Koper je začel leta 1977 in ga nato s krajšimi prekinitvami nadaljeval do leta 2005. Tudi v vmesnem času je kot viden predstavnik občinske Skupščine aktivno vplival na številne razvojne projekte v občini Koper in tudi širšem istrskem prostoru.

📷 ARHIV LUKE KOPER

Bruno Korelič se je Luki Koper pridružil 3. oktobra 1977, ko je bil imenovan na mesto glavnega direktorja, kar se ni zgodilo po naključju. Pred tem je bil pomočnik ministra za promet Livija Jakomina. Zadolžil ga je za pripravo sanacijskega načrta Luke Koper, ki so jo takrat pestile organizacijske, kadrovske, finančne in operativne težave. Po imenovanju na mesto glavnega direktorja Luke Koper je prevzel skrb za njegovo implementacijo.

»Nekega dne [...] Bruno vstopi v pisarno direktorja operative, kjer sem imel svoj sedež tudi jaz, in [...] poleg pozdrava reče: "Kaj modrujeta?" Takoj mu razložim, da se pogovarjava o delovni nesreči, ki se je zgodila pred nekaj dnevi, in o ukrepih za njihovo zmanjšanje. Ob tem dodam, da ugotavljava, da imamo vse preveč delovnih nesreč in se pogovarjava, kaj ukreniti, da te zmanjšamo. "Prav zato sem prišel," je rekel Bruno. V tistem obdobju sta bila za večino nesreč kriva alkohol in slaba uporaba zaščitnih sredstev, so se pa nesreče v večjem številu dogajale tudi kmalu po začetku delovne izmene in ob prekinitvah delovnega procesa (zaradi malice ali prehoda na drugo delovišče), zato je Bruno dodal, da je pogost vzrok za nesreče tudi neurejeno delovno okolje. "Viktor, zato si ti tu, da sprejmeš ukrepe, da zmanjšamo delovne nesreče. Pripravi pisni predlog ukrepov do jutri," je dejal. Seveda sem nalogo vzel resno in pripravil [...] predlog sklepov. [...] Urejenost delovišč in čistočo pristanišča smo ohranili tudi kasneje in ohranjajo jo tudi danes. Zato s ponosom in smelo povem vsem obiskovalcem, ki jih vodim po Luki Koper, da sem jih vodil po najbolj urejeni in čisti luki.«

**Viktor Udovič**, nekdanji sodelavec, upokojenec

»Kot vodja izvedbe programa sanacije sem od vsega začetka iskal načine, kako doseči obrat v razmišljanju ljudi v podjetju in kako doseči večjo pripadnost podjetju,« je začetek sanacije podjetja opisal v knjigi Moja pot, iz katere povzemamo tudi ostale navedbe v nadaljevanju. Luški kolektiv je takrat štel nekaj več kot 1.800 zaposlenih. Septembra 1979 je že sledil prvi večji uspeh – odprtje prve faze kontejnerskega terminala: »To je bil pomemben mejnik v razvoju Luke, predvsem pa usmerjen dolgoročno, z najsodobnejšo tehnološko prekladalno tehnologijo,« je o tem povedal.



»Bruno Korelič je bil kot oseba izredno pošten, skromen, družaben, vedno urejen in delaven. Tudi discipliniran in dajal je zgled svojim podrejenim (npr. žigosal je delovno kartico tako kot vsi zaposleni), tudi delovni urnik je spoštoval. Vedno je govoril, da morajo biti šefi tisti, ki dajejo zgled svojim podrejenim. Do svojih podrejenih je bil zahteven, od njih je zahteval doslednost in dobro opravljeno delo. Spomnim se dogodka iz leta 1978, ko se je izvajala sanacija. Od leta 1970 so se odvijala športna srečanja vseh jugoslovanskih luk in to vsako leto. Tako je seveda potovanje npr. v Luko Bar za 200 delavcev stalo precej denarja. Zaradi finančnih težav Luke Koper je delavski svet takrat ocenil, da se Luka Koper tega srečanja ne udeleži. Korelič je dvignil glas in rekel: "Te sramote si ne bomo privoščili!" In tako so se delavci udeležili tudi tega srečanja. Veliko posluha je imel tudi do vlaganja finančnih sredstev v lokalno skupnost, doniral je veliko športnim klubom in drugim društvom v Kopru in širše. Velike zasluge je imel tudi pri izgradnji športne dvorane in balinišča.«

**Sonja Poljšak**, nekdanja sodelavka, upokojenka

## S sanacijo tudi občutek za 'naše' podjetje

Nove kapacitete in novi terminali so zahtevali tudi specifično organizacijo in tehnologijo ter specifična znanja zaposlenih, zato se je podjetje reorganiziralo in kmalu so se pokazali številni pozitivni rezultati, piše Korelič: »Postopno je prihajalo do osveščanja in spoznanja, da je Luka 'naše' podjetje, kar so občutili tudi naši kupci. [...] Vse to še zdaleč ni pomenilo, da je bila sanacija Luke zaključena, čeprav so nekateri od zunaj, v politiki, želeli to čimprej obelodaniti. Bila pa je to prava pot v uresničevanje ciljev, ki jih je uprava imela za svojo vizijo.«



Tako je leta 1981 prišlo do podaljšanja kontejnerske obale in razširitve terminala, dogradili so terminal za les.

»Z njim in njegovo vodilno ekipo nam je uspelo, da je danes naša Luka Koper slovensko okno v svet. Bruno je bil po značaju in delu strokoven, gospodaren, pošten, dosleden in pragmatičen. Skratka, zanj so bile vse težave in problemi rešljivi. V Luki je zapustil neizbrisljivo sled svojega dela.«

**Branko Matič**, nekdanji sodelavec, upokojenec



Otvoritev novega kontejnerskega terminala

»Pet let potem, ko smo s sodelavci začeli izvajati sanacijski program, je Luka dobila popolnoma spremenjeno podobo,« piše Korelič. »Opazno izboljšanje poslovanja, bistveno boljše razmere za delo in odnosi med delavci, odpiranje novih trgov in čedalje večji finančni prilivi so lokalno pa tudi republiško oblast pripeljali do sklepa, da je sanacija Luke uspešno izpeljana. Osebnostno menim, da je prevladala politična ocena, da je ekipa v Luki premočna, zlasti, ker je sposobnih vodstvenih kadrov povsod primanjkovalo. Začeli so me politično prepričevati, naj bi prevzel vodenje Skupščine občine Koper, saj da je zagotovljena kontinuiteta vodenja uprave v Luki s tedanjim namestnikom **Rudijem Dujcem**, kar je bilo res, saj sem mu v celoti zaupal. V tistih časih je to pomenilo, da so se politične strukture tako dogovorile in je bilo pač to potrebno upoštevati.«

»Slovenija je izgubila eno od legend slovenskega gospodarstva, mi pa smo izgubili prijatelja. Bruno je bil pravi prijatelj, prijatelj, ki ga ne pozabiš. Bil je izjemna osebnost; njegov čvrst značaj je krasila iskrenost, poštenost in odkritost v razmerjih do ljudi. Bil je svetovljan; z radovednimi očmi in odprtim srcem je razmišljujoče premleval ta svet ... in se učil. Bruno Korelič je bil prvovrsten intelektualac ter razmišljujoč človek z izgrajenim in čvrsto neomajnim pogledom na svet; pogovor z njim je bil intelektualni spopad argumentov, na številnih pohodih z njim sem lahko užival v tem. Predvsem pa je bil pravi ljubitelj narave, neskončni poznavalec planinskih poti, ne le v njegovi Istri, ki jo je tako občudoval, temveč tudi po Sloveniji in izven nje; na svojih hribovskih poteh in pohodih je našel samega sebe, utrjeval svoj značaj, krepil prijateljstvo in vzljubil naravo.«

**dr. Rado Bohinc**, prijatelj

Maja 1982 je tako Bruno Korelič za kratek čas dveh let zapustil Luko Koper in postal predsednik Skupščine mestne občine Koper, kar je bil nekakšen ekvivalent današnje funkcije župana: »Sčasoma se je izkazalo, da delo v politiki zame ni pravi izziv. Sem človek, ki želi videti konkretne rezultate svojega dela, kar pa v politiki ni vedno enostavno. Vesel sem bil, da se je dveletni mandat iztekel in ponujenega drugega mandata nisem hotel sprejeti, raje sem se vrnil v Luko.«

»V Luko Koper sem prišel leta 1980. [...] Večji del svoje luške kariere sem bil odgovoren za področje razsutih tovorov. [...] Na tem položaju sem nato ostal več kot desetletje in čeprav Bruno kot kleni Istran ni imel navade pohvaliti sodelavcev, je vedno dal vedeti, kdaj je zadovoljen z delom, ki si ga opravil. Kot je sam dejal: 'Bodi srečen, da te ne grajam.' Tak je bil Bruno, skromen, pošten, do sebe in drugih strog ter zahteven, a vedno spoštljiv. V tistih časih smo v hecu rekli – Mama Luka in oče Bruno. Moji spomini nanj so pozitivni, bil je moj učitelj in najboljša šola. Vedno je znal prisluhniti, vendar je od nas, vodij, zahteval, da smo odločni in da za svojimi odločitvami stojimo. Ko sem k njemu prišel s problemom, me je poslušal, nato pa dejal: 'Branko, ti si vodja, zato je na tebi, da poiščeš rešitev.' Luka se je pod njegovim vodenjem hitro razvijala, zlasti terminal za razsute tovore, ki se je ravno v tistem času širil, gradil in opremljal. Iz malega terminala v Kopru je ta postal največji terminal za tovrstne tovore v Jadranu, pa tudi širše. Vse to je njegova zasluga. Cenil je točnost in ni maral zamujanja, to smo pri njem spoštovali. Nekoč, ko sta se s sodelavcem odpravljala v Ljubljano, je po 10 minutah čakanja nanj vstal in odšel. Enkrat tedensko, navadno ob petkih, se je z avtom zapeljal po пристanišču in spremljal stanje v njem. Tisti dan smo prav vsi vodje prejeli nešteto klicev, kaj vse je treba še urediti. Tudi ob koncih tedna, ko ni bil v službi, je z domače terase opazoval delovanje pristanišča in beležil vsako najmanjšo nepravilnost. Tudi zato je naša luka še danes ena najbolj urejenih. Bruno je za Luko Koper živel, zato jo je tudi vodil tako zavzeto in odgovorno, kot bi vodil lastno podjetje. Spominjali se ga bomo še dolgo.«

**Branko Vodopija**, nekdanji sodelavec, upokojenec



## V Luko sem se vrnil z veseljem, s kakršnim se človek vrača domov

Z besedami v naslovu opisuje Bruno Korelič vrnitev na delo v pristanišču, kjer je prevzel delovne zadolžitve pomočnika direktorja za razvoj in vodenje velikih investicij. Ponosen je bil na odprtje terminala za razsute tovore na pomolu II, ki se je zgodila v tem času. Ko se je leta 1986 tedanjemu direktorju Rudiju Dujcu iztekel mandat, ga je nasledil in to mesto zasedal vse do leta 1990.

»Osemdeseta so bila v Luki Koper leta majhnih korakov in velikih dosežkov, za katerimi so stali vrhunski in angažirani ljudje.« Poudarja, da je bila Luka takrat že v dobri finančni kondiciji, to pa predvsem zato, ker se niso dodatno zadolževali, ampak naložbe zaključevali v korakih:

»Investirali smo toliko, kolikor smo imeli denarja, in takrat, ko so bili na vidiku novi blagovni tokovi.«

»Poudariti moram, da je imel vedno čas za pogovor, ko si ga srečal izven pisarne. Na sestankih je deloval modro, preudarno in sproščeno hkrati. Njegov odnos ti je vlival zaupanje in te je obenem spodbujal k realizaciji poslov, o katerih si se prišel z njim pogovarjati. Celotna pristaniška skupnost mu je zaupala, saj smo vedeli, da ga je vodilo načelo razvoja Luke Koper, zaradi česar je bil deležen našega velikega spoštovanja in zaupanja obenem. Z velikim pričakovanjem smo se veselili njegovega prihoda s poletnega dopusta, saj je takrat skoraj vsako leto opravil posamezne 'rošade' in zamenjave vodilnih delavcev po terminalih.«

**Gracijan Necmeskal**, poslovni partner

Pomemben mejnik v tistih časih je bilo odprtje silosa za žito leta 1986 in odprtje terminala za glinico dve leti za tem. »Ko se je ladjar v linijskem prometu odločil priti v Koper in je tu tudi ostal, so to opazili tudi drugi ladjarji. Ko ladjarji začno redno pluti v neko pristanišče, je to znamenje, da imajo tam kakovosten servis, da pristaniški delavci, ladijski agenti in logistična podjetja dobro opravljajo svoj posel,« je opisal razmere v pristanišču konec 80. let. Obenem piše, da je bilo potrebno razmišljati o načinih za povečanje učinkovitosti dela. Leta 1987 je tako zaživel sistem osebnih ocen, ki so se izkazale kot podlaga za dodatek na osnovno plačo. Vzpostavljen je bil tudi kvartalni sistem skupinske učinkovitosti, ob koncu leta pa skupinska uspešnost v odvisnosti od ustvarjenega dobička, čemur se je reklo 13. plača.

»Spominjam se dogodka, ko so zunanji ocenjevalci prišli na obisk v pristanišče. Na uvodnem razgovoru jih je sprejel in pozdravil glavni direktor. [...] Na predstavitvenem uvodnem sestanku ni govoril o pristanišču, o prometu, presežkih v poslovnih rezultatih, kontejnerjih, tonah in podobno, kot se to običajno počne. Podjetje je predstavil skozi njegovo kulturo, katere del so vrednote, tedaj simbolizirane s petimi zvezdicami: ZNANJE, PODJETNOST, PARTNERSTVO, ODGOVORNOST IN SPOŠTOVANJE. Govoril je vzneseno o tej mehki tvarini, ki povezuje zaposlene

in ustvarja okolje za dobro delo in doseganje rezultatov. Med drugim je povedal tudi naslednje: 'Te naše zvezdice nam kažejo pravo pot. Po teh vrednotah, ki jim sledimo, se razlikujemo od drugih podjetij. To je bistvo našega uspeha.'«

**Metka Sušec Praček**, nekdanja sodelavka, upokojenka



Med tehničnimi premiki je leto 1990 zapisano v zgodovino kot leto izkopa bazena III na globino 18 metrov in nasipavanje pomola III. Bruno Korelič pa se je prav tega leta ob izteku mandata odločil, da se poda novim izzivom naproti in prevzel vodenje predstavništva Gospodarske zbornice Jugoslavije v Trstu. Prav kmalu zatem je zaživela nova država Slovenija in Bruno Korelič se je na povabilo takratnega vodstva ponovno vrnil v Luko Koper kot pomočnik direktorja. Samostojna Slovenija je za Luko predstavljala velik izziv, saj je čez noč izgubila polovico trgov, zato so se začeli pospešeno spogledovati z Azijo. Po nenadni izgubi Rudija Dujca leta 1993 so vodenje Luke Koper ponovno zaupali Koreliču, ki je na tem mestu ostal do leta 2005, ko je zapustil podjetje. Leta 1997 je postal že tretji direktor Luke Koper, ki je prejel najvišje priznanje Gospodarske zbornice Slovenije – pred njim sta ga prejela Danilo Petrinja in Rudi Dujc.

»Bruna Koreliča so vodile trdne vrednote in poslovna korektnost. Vedno je stal za svojimi odločitvami. Do sebe je bil zelo zahteven in enako je pričakoval tudi od svojih sodelavcev. Kot vodjo ga je zaznamovala samo njemu enaka karizma, a je ostal skromen in nikoli ni bil aroganten, kljub moči, ki jo je imel v podjetju. Občutek, da ti zaupa in te podpira, je v mladem človeku vzbujal veliko odgovornost in ravno od tu smo črpali najpomembnejše izkušnje in rasli.«

**Gordan Ban**, vodja PC Kontejnerski terminal, nekdanji sodelavec

O tem obdobju je Korelič zapisal: »V letih, ki so sledila, je Luka nadaljevala z velikimi naložbami. Gradili smo tako rekoč na vseh koncih, od terminala tekočih tovorov in skladišč za generalne tovore ter les pa vse do terminala za živino, terminala za avtomobile, širili smo tudi kontejnerski terminal.« Pogosto je na klepet prišel prvi direktor Luke



Danilo Petrinja, ki pa se nikoli ni vtikal v delo vodstva, je pa Koreliču nekoč namignil, da bi lahko več časa namenil druženju z zaposlenimi, tako kot je to počel sam v svojem mandatu, vsako jutro pred začetkom dela. Razsežnosti pristanišča pa so bile takrat že tako velike, da bi za obisk vseh terminalov porabil več kot en dan: »Sem si pa zato vzel vsak teden čas in se popeljal po pristanišču. Opazil sem marsikaj, na kar sem opozoril tiste, ki bi to morali videti pred menoj. Obiskoval sem enote, se pogovarjal z ekipami, ki so jih vodile, ter prisluhnil kritikam in predlogom. Znati poslušati je lastnost, ki bi jo moral imeti vsak vodja, saj delavci povedo mnoge resnice in ideje, ki jih njihovi predpostavljene pogosto spregledajo.«

*»Gospoda Koreliča se spominjam kot odločnega in spoštljivega direktorja. S svojimi dejanji in odločitvami, ki jih je sprejemal, si je v podjetju ustvaril spoštovanje, ki ga ni bilo moč zgraditi z besedami. Vedno je z zanimanjem poslušal in spoštoval mnenja drugih, tudi ko ni mislil enako. Zato si imel občutek, da si mu kot sogovornik enakovreden, kljub njegovi poziciji v podjetju. Ohranil ga bom v spoštljivem spominu.«*

**Alen Kramberger**, direktor Adria Transport, nekdanji sodelavec

### Nastanek delniške družbe in rast kakovosti storitev za večjo konkurenčnost

Sledila so leta napornega lastninskega preoblikovanja podjetja v delniško družbo, ko je bilo potrebnega veliko usklajevanja, predvsem pa vztrajnega prepričevanja državnih institucij, saj politična opcija ni bila naklonjena takratni luški upravi. Leta 1996 se je privatizacijski proces naposled zaključil, sledil je vpis delniške družbe Luka Koper v sodni register in po Koreličevih besedah se je s tem končalo eno najpomembnejših obdobij v zgodovini koprskega pristanišča in podjetja Luka Koper. Istega leta je stekla gradnja in kmalu zatem tudi odprtje terminala za avtomobile in garažne hiše, dve leti kasneje odprtje terminala za živo živino in centra za ravnanje z odpadki. Ker je morala delniška družba izkazovati svojo konkurenčnost, so se začela vlaganja v kakovost storitev tudi s pridobivanjem certifikatov kakovosti, najprej za celo podjetje, kasneje še za sistem ravnanja z okoljem, vse s ciljem visokega zadovoljstva kupcev.

*»Z Brunom sem sicer sodeloval pretežno poslovno, sem pa imel privilegij, da sem ga poznal osebno, saj je bil eden tesnejših prijateljev mojega očeta. Nanj me zato vežejo številni spomini in anekdote. Eden od spominov seže v čas najinega srečanja pred julijem 2005. Ob tej priložnosti mi je povedal nekaj, kar se mi je vtisnilo v spomin. Rekel je takole: "Tudi kot direktor si del širše ekipe, zato je prav, da se glede dela posvetuješ z drugimi. A zapomni si, da boš moral odločitve, zlasti tiste najtežje, vedno sprejemati sam." To je maksima, ki je aktualna še danes.«*

**Čedomir Bojanič**, poslovni partner

Z rastjo pretovora je čedalje bolj pereče postajalo vprašanje gradnje drugega tira med Divačo in Koprom, ki pa je v številnih predlogih po financiranju in ponujenih partnerstvih vedno ostajalo le na papirju, opisuje Korelič. Tik pred prelomom tisočletja so bile žive tudi zamisli o združitvi Luke Koper in Intereurope za doseganje sinergijskih učinkov, vendar država projekta ni podprla, je strnil misli Bruno Korelič o nekaterih največjih projektih, ki se takrat niso uresničili.

*»Bruno je veliko stavil na mlade ljudi. Mlajše zaposlene je včasih kar povabil k sebi, jih poslušal in jim dal možnost, da izrazijo svoje ideje. Na ta način jim je dal veljavo, prepoznaval njihove potenciale in zbiral informacije za izboljšave. Ko je odšel iz Luke, mi je večkrat omenil, da je bil njegov največji dosežek ta, da je za seboj pustil generacijo mladih menedžerjev, ki bodo skrbeli za razvoj Luke. Poleg tega je znal tudi v najtežjih situacijah ohraniti trezno glavo in mirno kri. Spomnim se sestanka na sedežu enega največjih svetovnih ladjarjev, na katerem so njihovi predstavniki poskušali izsiliti za Luko nerazumne pogoje. Grozili so, da bodo prekinili sodelovanje z nami, če se ne prilagodimo. Kljub visoki napetosti in izjemnemu pritisku je Bruno ostal miren in zbran. Pogovor je speljal z izjemnim občutkom za posel.«*

**Ernest Gortan**, nekdanji sodelavec

Po letu 2000, opisuje Korelič, beleži Luka Koper poleg dobrih poslovnih rezultatov tudi globoke spremembe v notranji organizaciji, pripadnosti zaposlenih podjetju in njihovi identifikaciji s podjetjem, odlične odnose s kupci in dobavitelji, skratka, bistveno spremenjeno kulturo in motivirano vodstveno in strokovno ekipo mnogih sodelavcev.

*»Bruno Korelič je bil moj prvi direktor. V veliko čast si štejem, da sem imel priložnost delati z njim. Bil je izjemen človek, ki je znal oceniti situacijo in sprejeti odločitve. Pri tem je bil odločen, a hkrati spoštljiv. Bil je človek, ki je živel z luko 24 ur na dan.«*

**Roberto Levanič**, vodja Področja investicij, nekdanji sodelavec



Leta 2001 je Luka pridobila koncesijo za upravljanje kontejnerskega terminala na VII. pomolu v pristanišču v Trstu, kar je pomenilo dobro rešitev zaradi pomanjkanja operativnih površin za kontejnerje zaradi velikega porasta prometa z avtomobili. Zgodba novoustanovljene družbe Trieste International Container Terminal (TICT) pa se je po štirih letih zaključila: »Tržaško pristanišče je bilo od nekdaj znano kot izjemno zahtevno in zapleteno okolje, v katerem se prepletajo interesi različnih lobijev, od političnih in gospodarskih do sindikalnih,« je strnil Korelič.

»Imel sem privilegij, da sem Bruna najprej spoznal kot človeka in ga šele kasneje povezal z uspešno zgodbo Luke Koper. Še danes delim vrednote, ki sem se jih naučil od njega in so mi bile podane. To so vrednote prostora, v katerem živimo. Hvala za priložnost in srečno pot.«

**Boštjan Brlek**, vodja Področja operative, nekdanji sodelavec

Leta 2002 se je začela gradnja novih skladišč na pomolu II in selitev terminala za les na ta pomol, družba pa je prejela priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost. Bruno Korelič je o tem zapisal: »Ponosni smo bili na priznanje [...], a obenem smo se zavedali velike odgovornosti, ki nam jo je to prestižno priznanje nalagalo za prihodnost. Prepričani smo bili, da bomo v naslednjih letih uspeli še tesneje povezati posamezne vidike poslovne odličnosti in zagotoviti njihovo sinergično delovanje, kar mora imeti pozitivne učinke na poslovna in finančna gibanja.« Zagnana vodstvena ekipa s sodelavci je leta 2004 pripravila novo strategijo razvoja do leta 2014, številne rezultate so dosegli oziroma presegli že pred zastavljenimi načrti, piše. Med uspehe tistega obdobja sodi tudi odprtje evropskega energetskega terminala; pridobitev statusa pristanišča Evropske unije in mejne kontrole za prehajanje na skupno evropsko tržišče, leto zatem pa je Luka Koper prejela priznanje za poslovno odličnost EFQM European Foundation for Quality Management.

»Imel sem privilegij delati z g. Koreličem od leta 1997 do njegove upokojitve. Bil je zahteven vodja, ciljno usmerjen. Velik poudarek je dajal izobraževanju kadra s poudarkom na mentorstvu mlajšim kadrom, pri katerih je zaznal potencial za njihov strokovni razvoj.«

**Bojan Tomišič**, vodja PC Terminal za razsute in tekoče tovore, nekdanji sodelavec

»Moja odločitev o nepreklicnem odstopu z mesta glavnega direktorja je zorela kar nekaj časa, o čemer sem se pogovarjal tudi z najbližjimi sodelavci. Odstopno izjavo sem podal dan po svojem 61. rojstnem dnevu, ko sem dopolnil pogoje za starostno upokojitev. Energije za delo je bilo še dovolj, veliko dobrih in strokovnih sodelavcev tudi. Vizija in strategija razvoja podjetja jasni, pa vendar je bilo odločitev potrebno sprejeti. Preprosto zato, ker so mi tako

v Ljubljani kot Koprro dali jasno vedeti, da nismo kompatibilni in da z mano ne bodo sodelovali. To je bilo za Luko Koper, d. d., zlasti za njen nadaljnji razvoj (ob nerešenih odnosih z državo: stavbna pravica, koncesija, dovoljenja za gradnjo in podobno), prenevarno. V ospredje je bilo potrebno postaviti interese razvoja Luke in reševanje odprtih vprašanj z novo, politično sprejemljivejšo ekipo.«



»Bruno je bil močna osebnost, vodja in avtoriteta, ki so jo vsi deležniki poslovnega okolja priznavali in spoštovali, zato smo bili nanj vsi ponosni. Imel je širino ter jasne in ambiciozne cilje. Zahteval je red, doslednost in rezultate. Zasledoval je napredek in edinstvenost, dosegal primat ter zastavljal 'tek na dolge proge'. Gledal je v prihodnost in zato dal priložnost mladim, saj se je zavedal, da je nujno skrbeti za razvoj kadrov, ki bodo z uspešnim nasledstvom steber konkurenčnega poslovnega sistema. Uspešnost današnje Luke je v pomembni meri plod njegovih poslovnih konceptov in odločitev.«

**Maša Čertalič**, nekdanja sodelavka

Nadzorni svet Luke Koper je 25. julija 2005 sprejel nepreklicni odstop z mesta glavnega direktorja, ki mu ga je predal Bruno Korelič. S tem se je zaključilo Koreličevo vodenje družbe, ki je bilo najdaljše od ustanovitve Luke Koper leta 1957.



Zaradi omejenega prostora v tiskani izdaji Luškega glasnika in dolžine zapisov so spomini v celoti objavljeni na spletni strani. Za ogled skenirajte QR kodo.





Luka Koper leta 1977



Luka Koper leta 2005



# Veleposlanica Alžirije na obisku

  ROK ŠTEMBERGER

26. septembra 2024 se je na delovnem obisku v Luki Koper mudila veleposlanica Ljudske demokratične republike Alžirije v Sloveniji, nj. eksc. **Sabrina Kaci-Bey**. Z vodstvom družbe se je pogovorila o možnostih razširitve gospodarskega sodelovanja, o trajnostnih izzivih logistike in prednostih uporabe južne transportne poti za alžirsko blago. Alžirija spada med pomembnejše sredozemske trge Luke Koper, saj je država velika uvoznica gradbenega lesa, ki v večjih količinah v Evropsko unijo pripotuje tudi preko koprskega pristanišča. Druge blagovne skupine obsegajo različne sipke tovore in raznovrstno blago v kontejnerjih. Kot je poudarila veleposlanica, je Alžirija v minulih letih zagnala številne industrijske, energetske in proizvodne projekte, zato se povečuje potreba po prekomorskem transportu do evropskih držav, kjer lahko svojo vlogo odigra koprsko pristanišče.



Veleposlanico Alžirije (v sredini) sta sprejela vodja prodaje **Andrej Cah** in predsednica uprave Luke Koper **Nevenka Kržan**.

# Slovenska delegacija v Katovicah

 DARIUSZ MIERKIEWICZ, SUZANA ZORNADA VRABEC  ARHIV DARIUSZA MIERKIEWICZA

**Nove možnosti za poslovno sodelovanje na poljskem trgu: od 1. do 3. oktobra 2024 sta Regionalna gospodarska zbornica v Katovicah in Poljska agencija za investicije in trgovino (PAIH) iz Varšave gostila delegacijo podjetnikov iz Slovenije, med njimi tudi Luke Koper.**

Na dogodku so se zbrali predstavniki slovenskega gospodarstva, poljskih podjetij in ključnih institucij obeh držav. Pogovor je bil osredotočen na potencialne investicijske in trgovinske priložnosti s posebnim poudarkom na poljsko-slovenskem sodelovanju, ki ga spodbuja PAIH. Med ključnimi udeleženci je bila delegacija Luke Koper, ki je imela pomembno vlogo v

pogovorih o mednarodni trgovini. Srečanja v Katovicah in Varšavi so bila odlična priložnost za neposredne pogovore, spodbujanje novih poslovnih odnosov in poglobitev razumevanja slovenskega trga.

Obisk slovenske delegacije ni le omogočil izmenjavo izkušenj, temveč je udeležence spodbudil k razvoju novih, inovativnih idej za prihodnje sodelovanje. Poljska je za Luko Koper zahteven trg, saj so kapacitete njihovih domačih in severnih pristanišč resna konkurenca. Kljub temu beležimo rast raznega blaga za ta trg v kontejnerjih, zlasti elektronike za industrijo na jugu Poljske, belo tehniko, nova vozila, specialna jekla, sadje in zelenjavo ter vedno bolj pestro paleto izvoznih izdelkov s Poljske za trge v Sredozemlju.



Predstavnika Luke Koper na poljskem trgu **Dariusz Mierkiewicz** (v sredini levo) je kot govornik nastopil na dogodkih in predstavil ponudbo Luke Koper ter prednosti logistične poti preko slovenskega pristanišča zlasti za blago, ki potuje med Baltikom in Sredozemljem.



# Slovensko-vietnamski forum

 MATEJA DOMINKO  ARHIV GZS

Konec septembra se je v Hošiminhu in Hanoju odvijalo več dogodkov in poslovni forum Slovenija–Vietnam, ki so bili namenjeni promociji slovenskih transportno-logističnih storitev za vietnamske izvoznike v Srednjo in Vzhodno Evropo. Poleg predstavnikov Luke Koper so se dogodkov udeležili tudi direktorji GZS, SPIRIT, Združenja za promet ter drugi predstavniki slovenskih podjetij iz transportno-logistične panoge.

Avgusta leta 2020 je začel veljati Sporazum o prosti trgovini med EU in Vietnamom (EVFTA), ki je bil prelomnica za trgovinske odnose, saj postopoma odpravlja glavnino carin med EU in Vietnamom. Umik trgovinskih ovir vietnamskim izvoznikom omogoča lažji vstop na evropski trg.



Vodja trženja v Luki Koper **Borut Šemrl** je sodeloval tudi kot govornik na Logističnem forumu za evropsko regijo, kjer so govorili predvsem o priložnosti EVFTA

in spremembah v logistični industriji za podporo vietnamskemu izvozu na trg EU. Tam je odgovarjal na vprašanja vietnamskih podjetnikov in pojasnil, da konkurenčnost pomorskega in cele kopenske transportne verige za prevoz blaga iz Azije do evropskih zalednih trgov preko Kopra temelji zlasti na prihranku časa (5 do 7 dni) v primerjavi s pristanišči na severu Evrope in zato manjšemu ogljikovemu odtisu, pa tudi na visoki fleksibilnosti luških storitev ter poslovni orientiranosti slovenskih carinskih organov. V Vietnamu sta se naša predstavnika srečala še z vietnamskimi izvozniki, logisti in proizvajalcem električnih avtomobilov Vinfast, ki preko koprške luke vstopa na evropski trg. Vietnamske sogovornike so zanimale tudi zelene logistične rešitve, ki jih slovenska transportno-logistična veriga ponuja.

Poleg Luke Koper so delegacijo sestavljali še Gemini, Centralog, Comark, PRIGO, Dvig, Frbejzar, Caneks, F.A. Maik, Actual I.T., PDP Logis in SoftNET.



V slovenski poslovni delegaciji v Vietnamu sta Luko Koper zastopala član uprave **Gregor Belič** (desno) in vodja Področja trženja Borut Šemrl (v sredini).

# Sprejem pri ladjarju MOL Auto Carrier Express

 SARA MORATO, ANDREJ CAH  ARHIV MOL

Ladjar MOL je za Luko Koper izredno pomemben partner, saj vzdržuje direktno tedensko RO-RO ladijsko povezavo med Koprom in Daljnim Vzhodom. **Sara Morato**, vodja terminala za avtomobile in RO-RO, in **Andrej Cah**, vodja prodaje v Luki Koper, sta se zato 19. septembra z veseljem odzvala vabilu v Hamburg, kjer se je odvil sprejem za kupce in dobavitelje MOL Auto Carrier Express.

Predstavniki ladjarja so izrazili veliko zadovoljstvo z našimi storitvami in potrdili, da z zanimanjem spremljajo naše razvojne načrte na terminalu za avtomobile.



Vodja terminala za avtomobile v Luki Koper Sara Morato, direktor MOL – Europe Africa Mario Janssen in Andrej Cah, vodja prodaje v Luki Koper, na poslovno-družabnem dogodku ladjarja.

# Uspešno povezujemo logistiko in trajnost

JANA BLAŠKOVIČ AKADEMIJA FINANCE

V Ljubljani je 1. oktobra v organizaciji Akademije Finance potekala konferenca z naslovom **Kako vpeti trajnost v podjetniški vsakdan**. Svoje izkušnje so na govorniškem odru delili vodstveni delavci številnih podjetij. Program konference je sooblikoval tudi naš član uprave – delavski direktor **Vojko Rotar**.

Trajnostno delovanje je postalo na globalni ravni ključni dejavnik pri oblikovanju politik in strategij podjetij, saj ni povezano le z okoljskimi, temveč tudi z družbenimi in gospodarskimi vidiki (t. i. ESG načeli). Ukrepi za doseganje ciljev trajnostnega razvoja pa zahtevajo sodelovanje številnih deležnikov. Zato je trajnostno delovanje pomemben del usmeritev vodstev podjetij, njegova vloga pa se bo v prihodnje še krepila.

**Ukrepi za doseganje ciljev trajnostnega razvoja zahtevajo sodelovanje številnih deležnikov.**

Član uprave – delavski direktor Luke Koper **Vojko Rotar** je udeležencem konference predstavil, kako v slovenskem tovarnem pristanišču uresničujemo ESG načela, ki povečujejo konkurenčni položaj podjetja,

krepijo zvestobo strank, zaposlenih in poslovnih partnerjev, hkrati pa pomembno vplivajo na odnos z lokalnim okoljem. Udeleženci so spoznali naša vlaganja v zeleno prihodnost – med številnimi drugimi tudi elektrifikacijo opreme in pomolov za manj izpustov in manj hrupa, predvsem pa vzpostavitev ene največjih sončnih elektrarn v državi za delno energetske samostojnost: »Prav na tem področju prepoznali največjo potrebo po doseganju trajnostnih ciljev,« je dejal Rotar.



Vojko Rotar, član uprave – delavski direktor Luke Koper je na dogodku predstavil številne ukrepe in znatno vlaganje Luke Koper v trajnostni razvoj in 'zeleno' prihodnost slovenske luke.

## Zeleni prehod v cestnem transportu

MATEJA DOMINKO ARHIV SEKCIJA ZA PROMET, OPZS

**Strateška nacionalna konferenca, ki je potekala 27. septembra 2024 v Ljubljani, je ponovno pokazala, da je na področju cestnega prometa še ogromno izzivov. Enega največjih predstavlja zeleni prehod.**

Ta je zastavljen zelo ambiciozno, od slovenskih prevoznikov pa zahteva prilagoditve na vseh področjih poslovanja, kar zanje predstavlja veliko finančno obremenitev. Avtoprevozniki so zato poudarili, da pri tem pričakujejo tudi pomoč države.

**Eden največjih izzivov cestnega prometa predstavlja zeleni prehod.**

Zvrstili so se številni govorniki, med njimi tudi naš sodelavec **Boštjan Smodiš** s Področja operative, ki je predstavil smernice trajnostnega razvoja v Luki Koper, organiziranost kadrov, infrastrukturo, opisal pa je tudi koncept smart port (angleško: pametno pristanišče) in kako v našem pristanišču skrbimo za ohranjanje okolja ter prehod v zeleno poslovanje v okviru naših trajnostnih aktivnosti.

Konferenco sta pripravila Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.



Konferenca o cestnem transportu sta se udeležila **Marija Bregar** s Področja pristaniške varnosti in **Boštjan Smodiš** s Področja operative, ki je zbranim predstavil aktivnosti Luke Koper na poti do trajnostnega razvoja slovenskega pristanišča (na fotografiji).







# Prva RO-RO ladja CMA CGM na LNG

✍️ ARMIN SEJARIĆ 📷 JAKOB BUŽAN, PETER KLEVA

Ladjarji vedno več pozornosti namenjajo zmanjševanju svojega okoljskega odtisa, zato v koprskem pristanišču vse pogosteje beležimo prihode ladij, ki za pogon ne uporabljajo več dizelskega goriva. 19. septembra smo na avtomobilskem terminalu prvič privezali ladjo CMA CGM Indianapolis, prvo RO-RO ladjo francoskega ladjarja, s katerim sicer že dolgo sodelujemo na področju pretovora kontejnerjev. Z ladje, ki pluje med Azijo, Severno Evropo in Sredozemljem, smo ob prvem prihodu v Koper razložili 4.200 avtomobilov.



»Večkrat poudarjamo, da nas veseli, da ladjarji sledijo ciljem podnebne prehode in tudi v praksi udeležujejo trajnostne zaveze. Kot zeleno pristanišče smo si že pred leti postavili ambiciozne cilje: postati energetska učinkovito poslovno okolje, ki postopoma krepi svojo energetsko neodvisnost in povečuje delež energije iz obnovljivih virov. Kar nekaj korakov v smeri zmanjševanja obremenitev okolja smo že naredili,

prizadevamo pa si, da bi v naše aktivnosti v čim večji meri vključili tudi ladjarje. Eden uspešnih projektov je vpeljava sheme Environmental Ship Index, ki čistejšim ladjam omogoča plačilo nižje pristaniške pristojbine,« je ob prihodu ladje CMA CGM Indianapolis poudarila predsednica uprave Luke Koper **Nevenka Kržan**.

CMA CGM Indianapolis je že druga tovorna ladja francoskega ladjarja na utekočinjen zemeljski plin, ki smo jo privezali v koprskem pristanišču. Prva – kontejnerska matica CMA CGM Scandola – je v Koper priplula aprila letos. 200 metrov dolga in 38 metrov široka ladja, ki jo poganja utekočinjen zemeljski plin, lahko na 12 palubah prevaža 7.000 avtomobilov in je prva od štirih sestrskih ladij, ki jih ladjar CMA CGM letos vključuje v svojo floto.



Ob njenem prvem obisku v Kopru so ladjo obiskali predsednica in člana uprave družbe Luka Koper, **Nevenka Kržan**, **Gregor Belič** in **Vojko Rotar** – delavski direktor, generalni direktor CMA CGM Adriatic regije **Bine Štancar** ter veleposlanica Francije v Sloveniji, nje. eksc. **Florence Levy**.

## Brazilska mornarica na učni plovbi

✍️ MARINA JELEN

V koprsko luko je 16. septembra priplula šolska ladja brazilske mornarice Brasil, ki smo jo v Sloveniji gostili že v letu 2021.

Slovenijo je obiskala v okviru praktičnega usposabljanja bodočih častnikov mornarice, ki je namenjeno učenju praktične navigacije, meteorologije, pomorstva, pomorskih operacij, odpravljanja napak in pomorskega uporabljanja. Pomemben del usposabljanja je tudi prilagajanje življenju na krovu. Trenutni poveljnik ladje je kapitan Marcel Parreiras de Bragança Oneto Araújo. Posadko sestavlja 31 častnikov, 222 članov posadke, 191 bodočih častnikov mornarice in drugi predstavniki brazilske vojske, letalstva, nacionalne trgovske mornarice, civilne službe mornarice ter ministrstva za zunanje zadeve. Poleg koprskega bo na svoji večmesečni poti ladja Brasil obiskala še 14 pristanišč v 12 državah po svetu.

Ob tej priložnosti je predsednica uprave družbe **Nevenka Kržan** sprejela delegacijo v sestavi poveljnik ladje **Marcel**

**Parreiras de Bragança Oneto Araújo**, veleposlanik Brazila v Sloveniji, nje. eksc. **Eduardo Prisco Paraiso Ramos**, minister svetovalec **Flávio Hugo Lima Rocha**, vojaški ataše polkovnik **Ricardo Da Cas** z brazilskega veleposlaništva v Rimu in častni konzul Brazila v Kopru dr. **Ivan Knežević** ter predstavniki 430. Mornariškega divizion slovenske mornarice. Gostje so se ob tej priložnosti seznanili z delovanjem edinega slovenskega tovornega pristanišča, s poudarki poslovanja in ključnimi naložbami.





# Velika vaja s strmoglavljenjem letala na obrobju luke

Na povabilo Enote reševalnih psov Slovenije smo v soboto, 21. septembra, uprizorili vajo, ki je potekala na 'tromeji' med občino Ankaran, Mestno občino Koper in pristaniščem Luko Koper.

 MATJAŽ PONIŽ, RDEČI KRIŽ KOPER  ARHIV OZ

Poškodovani in panični potniki letala, ruševina večstanovanjske hiše in pod njeno težo ujeti stanovalci so prizori, na katere je naletela ekipa za iskanje izpod ruševin, ko je bila sklicana, da posreduje na lokaciji nesreče manjšega letala. Scenarij vaje je predvideval, da se je potniško letalo zaletelo v stanovanjsko hišo. V tej nesreči so morale enote poiskati, oskrbeti in na helikopterski prevoz pripraviti več kot 30 poškodovancev. Oskrbeti so morali ogromno ran, nekatere so povzročili različni tujki, kar

nekaj hudih krvavitev, zlomov in drugih poškodb, srečali pa so se z nujnimi stanji, temeljnimi postopki oživljanja in še bi lahko naštevali.

Vaja je bila namenjena preverjanju postopkov pri iskanju oseb, zasutih v ruševinah. Med sodelujočimi so bili tudi prostovoljni gasilci, zaposleni v Luko Koper, ki tudi sicer pogosto zastopajo barve svojih domačih poklicnih gasilskih društev.



## KUPON:

Geslo: \_\_\_\_\_

Ime in priimek: \_\_\_\_\_

Naslov: \_\_\_\_\_

Poštna številka: \_\_\_\_\_

Kraj: \_\_\_\_\_

Glasilov: \_\_\_\_\_

S pošiljanjem tega kupona se strinjam z objavo svojih osebnih podatkov v glasilu, če bom nagrajen/-a.

Križanka in navodila za pošiljanje so na zadnji strani časopisa.



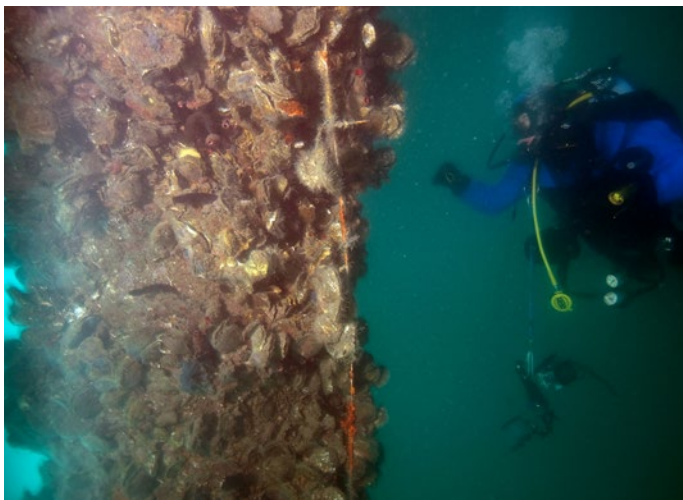
# Morski svet Luke Koper (2. del): Živali in rastline v luškem morju

Morsko biodiverzitetno akvatorija Luke Koper preučujemo v sodelovanju z Nacionalnim inštitutom za biologijo – morsko biološko postajo iz Pirana. Namen raziskav je popisati in preučiti stanje flore (rastline) in favne (živali), kar je ključnega pomena za ugotavljanje njihovega stanja ter ohranjanja v našem okolju, posledično ugotavljajo tudi spremembe v Jadranskem morju.

 JURE BAROVIČ  TIHOMIR MAKOVEC, ANA FORTIČ

Vzorci smo na območju luke Koper spremljali na stebrih pod drugim pomolom in na steni potniškega terminala. Raziskava je pokazala veliko raznovrstnost morskih živalskih in rastlinskih vrst, skupaj smo jih našli kar 543. Med 191 rastlinami prevladujejo alge, med 352 najdenimi vrstami živali pa je bilo kar 325 nevretenčarjev in 27 različnih vrst rib. Najbolj zastopana družina so bili šparsi s petimi vrstami, pa inčuni, ovčice, orade, morski listi in druge. Vse ugotovljene vrste so običajni elementi ribje združbe v slovenskem delu Jadranskega morja. Če upoštevamo dejstvo, da je bilo doslej v slovenskem morju evidentiranih okoli 2.250 različnih vrst morskih živali, je 'luški' delež kar velik in znaša okoli 15 odstotkov. Glede na število in mesta vzorčenja pa seznam morskih živali v luki zagotovo ni popoln in jih v luškem akvatoriju najdemo še več.

**V 'luškem morju' med 191 rastlinami prevladujejo alge, med 352 najdenimi vrstami živali pa je bilo kar 325 nevretenčarjev in 27 različnih vrst rib.**



Luški stebri so v resnici dom za številne morske rastline in živali.

## Pri nas tudi nekaj ogroženih vrst živali

Svoj dom so v našem akvatoriju našle tudi nekatere izginjajoče in zato ogrožene vrste. Zanimivo je, da je bilo predvsem na potniškem terminalu veliko dolgonosih morskih konjičkov, ki jih prištevamo med ogrožene vrste v Sloveniji. Med najdenimi prebivalci luškega morja je sredozemska kamena korala, našli smo tudi primerke velikega leščurja. V zadnjih letih jih je v Sredozemlju vse

manj zaradi zajedalca, ki je resno škodoval populaciji leščurjev. Med redkimi vrstami pa je zanimiva najdba polža zaškrjarja, ki so ga opisali šele leta 1965 v Neaplju. Od takrat do danes so to vrsto našli v luki Koper in le na petih drugih najdiščih na svetu.

**Pri nas domujejo tudi ogroženi dolgonosi morski konjički, sredozemska kamena korala, veliki leščurji in najbolj nenavaden in redek polž zaškrjar.**

## Balastne vode in tujerodni organizmi pri nas

Pomorski promet je eden od glavnih virov razširjanja tujerodnih organizmov po svetu. Prazno plovilo v pristanišču, iz katerega odhaja, načrpa vodo v svoje balastne tanke. Med plovbo mora na določenih območjih balastno vodo večkrat zamenjati. Ne glede na to lahko načrpana voda še vedno vsebuje organizme iz matičnega okolja, ki jih plovilo skupaj z balastno vodo spusti tik pred prihodom v luko oz. v sami luki, kjer plovilo natovori. V balastnih vodah in sedimentih se tako nahajajo tujerodni organizmi in nekateri so dovolj trpežni, da zdržijo pot iz oddaljenih pristanišč do nove destinacije, kjer skušajo vzpostaviti svojo populacijo v novem okolju. Doslej smo v akvatoriju Luke Koper našli osemnajst tujerodnih organizmov. Od tega so bile tri vrste opredeljene kot invazivne vrste, vsi tujerodni organizmi pa v našem okolju ne preživijo. Oktobra leta 2019 je v veljavo stopila mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami. Ta ladjarjem nalaga vgradnjo čistilnih naprav za tretiranje balastnih vod pred izpustom. Slovenija konvencije žal še vedno ni ratificirala.





**Ladijski promet po svetovnih morjih neizogibno prenaša tujerodne vrste organizmov, med njimi so tudi invazivne. Večjo skrb pri ravnanju z balastnimi vodami ladjarjem zato nalaga mednarodna konvencija, ki pa je Slovenija ni podpisala.**

#### Podvodni travniki

Na morsko pestrost lahko dejavnost pristanišča vpliva tako neposredno kot posredno, predvsem zaradi ladijskega prometa, vnosa balastnih vod, izpustov odpadnih voda ter podvodnega hrupa.

Zato smo se odločili spremljati stanje podvodnih travnikov, ki zaradi prevelike globine morja v luki ne rastejo. Najbolje uspevajo na globini do treh metrov v smeri proti Ankaranu in Izoli. Njihovo stanje spremljamo na dva načina; vsako leto izmerimo dolžine travnih listov, vsako drugo leto pa kartiramo njihova rastišča in s tem določimo obseg travnikov. Naš cilj je, da se območja podvodnih travnikov ne zmanjšajo ter da so travni listi čim krajši. Vprašali se boste, zakaj krajše. Kadar so morske cvetnice zaradi motne vode izpostavljene majhni količini svetlobe, se odzovejo s pospešeno rastjo listov. Z daljšimi listi lahko zajamejo več svetlobe, ki jo potrebujejo za fotosintezo. Torej: bolj kot je morje čisto, krajša je dolžina travnih listov. Monitoring stanja morskih travnikov za nas izvajajo strokovnjaki iz Morske biološke postaje Piran.



Skupno ekološko stanje morskega travnika v smeri Ankarana se je glede na izvajanje meritev od leta 2018 naprej precej izboljšalo in je ocenjeno kot dobro. V času rasti morske trave enkrat mesečno na treh lokacijah rastišč izvajamo tudi meritve osvetljenosti pod morsko gladino. Meritev izvedemo na globini treh metrov, osvetljenost pa je z njeno rastjo neposredno povezana.

Pozejdonka je ena izmed najbolj ogroženih vrst podvodnih trav v sredozemskem morju. V Tržaškem zalivu je prisotna

samo na majhnem območju ob slovenski obali med Kopro in Izolo. Podjetje Sirio za nas spremlja obseg rastišč in vsako drugo leto izvede kartiranje podvodnih travnikov.



Merjenje morskih travnikov proti Ankaranu in Izoli.

**Ali je morje čisto, nam pove tudi dolžina listov morskih travnikov, zato redno spremljamo njihovo rast in si želimo, da bi bili listi čim krajši. Bolj čisto je morje, krajši so list.**

#### Morski tokovi in reka zamuljujejo, mi čistimo

V luški akvatorij se izliva reka Rižana z veliko količino naplavin pa tudi blata, kar prispeva k zamuljevanju morskega dna v drugem luškem bazenu. K stalnemu nanosu materiala v vse luške bazene znatno prispevajo tudi morski tokovi. Zato moramo v luškem akvatoriju redno vzdrževati določeno globino, s čimer omogočamo varno plovbo in privez ladij. Za odlaganje izkopenega mulja na kopnem zmanjkuje prostora, zato v Luki Koper izvajamo raziskave za testno premeščanje mulja iz našega akvatorija na del sidrišča za ladje. Analiza usedlin na preiskovanih postajah je pokazala, da prevladuje mulj z določenimi deleži glin in peska.





## 2. Družinski dan Luke Koper

V nedeljo, 29. septembra, so lahko naši najdražji od blizu spoznali, kako poteka delo v pristanišču. Poleg ogledov z avtobusom je bil letos na voljo tudi ogled s pravo gusarsko ladjo! Ekipa Področja odnosov z javnostmi ter vsi naši sodelavci in sodelavke – prostovoljci, ki smo izvedli program, smo se najbolj razveselili iskrenih otroških nasmehov in seveda tudi številnih pohval tako za našo 'mamo luko' kot za dogodek, ki so ga sodelavci in njihove družine res lepo sprejeli.

 JANA BLAŠKOVIČ  MATIA ŠČUKOVT

Naši zakonci in partnerji, otroci, bratje in sestre, starši so z veseljem sprejeli povabilo, da naše delovno okolje spoznajo še bolj v globino, kot je to mogoče na Pristaniškem dnevu. Z avtobusom si je pristanišče ogledalo okrog 500, z ladjo pa nekaj manj kot 400 obiskovalcev. Znotraj luke so si obiskovalci ogledali zoričnico banan, na kontejnerskem terminalu spoznali težko mehanizacijo in delovanje dispečerskega centra, na 'teritoriju' terminala avtomobilov pa, kako obvladujemo tovor na kolesih. Veselo pa je bilo tudi na parkirišču pred našo upravno stavbo! Nihče ni mogel spregledati večnamenskega gasilskega vozila, ki je ujel pogled malih in velikih obiskovalcev. Za naše najmlajše smo poskrbeli z različnimi animacijami – športnimi in družinskimi izzivi, gasilskim mini poligonom, poslikavo obraza. Domov so obiskovalci odnesli tudi trajni spomin – svojo fotografijo.

### Ste sodelovali v luškem kvizu?

Med vsemi pravilnimi odgovori smo izžrebali 15 srečnežev: Taj Cedilnik, Matej Čok, Gregor Domajnko, Šemsudin Fazlija, Hasan Felić, Ema Imširović, Sanja Jordanovska, Tadej Malovrh, Maruša Mežnarič, Omar Ndior, Izidora Pifka, Gordana Todorovska, Alenka Urošević, Danijela Zore in Jernej Ženko.

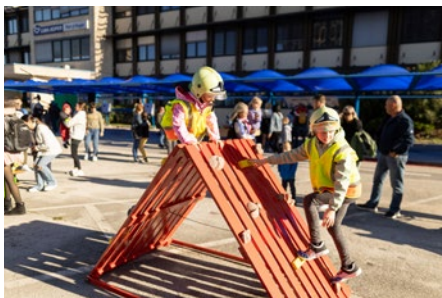
**Čestitamo!** Darilo prejmete do konca oktobra v svojo enoto oziroma v enoto, v kateri dela sorodnik izžrebanega.



Poglejte celo fotogalerijo. Prijavite se s svojim luškim profilom.







Hvala celotni ekipi sodelavcev – prostovoljcev (nekaj jih na fotografiji še manjka) za pomoč in odlično izvedbo dogodka!



# Oktober – mesec požarne varnosti



|  |                                 |                                         |                                          |                              |                                            |                                  |                                            |                                              |                                           |                             |                                   |                                           |                         |                                     |
|--|---------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
|  | POJAV PRI GORENJU               | KAVNI NADOMESTEK IZ JEČMENA IN CIKORIJE | OSTER PODALJEK PLEVE PRI KLASU, OSINA    | INGRID BERGMAN               | AVTOR: MATJAŽ HLADNIK CMERA                | SLABA ŠOLSKA OCENA               | NABOREK, VOLAN ARABCI V ŠPANJU             |                                              | 9                                         |                             |                                   |                                           | CESTNI JAREK            | EVROPSKA OTOSKA DRŽAVA              |
|  | PRIPRAVA ZA OPRIJEMANJE         |                                         |                                          |                              | 10                                         |                                  |                                            |                                              |                                           |                             | KULTURNA RASTLINA                 | SMUČI PRESELITEV LJUDI OB NARAVNI NESREČI |                         |                                     |
|  | IZDELOVALEC GREBENOV ZA STATVE  | 6                                       |                                          |                              |                                            |                                  |                                            |                                              | RAZVAŽA MLEKO NOGO-METAŠ KARIČ            |                             |                                   |                                           |                         |                                     |
|  | ŠPORTNI VOLKS-WAGEN             |                                         |                                          |                              | RAVNINA, RAVAN KRAJ PRI VRHNIKI            |                                  |                                            |                                              | AKONTACIJA, ARA JAPONSKI REŽISER KUROSAWA | 8                           |                                   |                                           |                         |                                     |
|  | OBDELAN KOS POLJA               |                                         |                                          |                              |                                            | PEVKA KRAJNCAN SIKAJOČI PLAZILEC |                                            |                                              |                                           |                             |                                   | ANŽE KOPITAR NAŠ PISATELJ (ANTON)         |                         |                                     |
|  | AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA FONDA  |                                         |                                          | 11                           | POSPEŠUJE GORENJE NAJVIŠJA GORA S. AMERIKE |                                  |                                            |                                              |                                           |                             | HERNIJA BOJAN EMERŠIČ             |                                           |                         |                                     |
|  | POMOČ: AKIRA, ARDA, FOT, TRIBUN | GASILSKA SOLIDARNOST IN SLOŽNOST        | NAJDALJŠA REKA V RODOPIH OGNJENI PETELIN |                              |                                            |                                  | STARORIM. DAVČNI URADNIK GIBON ALI ŠIMPANZ |                                              |                                           | 1                           |                                   |                                           | HUNSKI KRALJ, BIČ BOŽJI | VELIKA OBREMNITEV GASILCEV V AKCIJI |
|  | SERGEJ PAHOR                    | 5                                       | GLASBENI ARANŽER ŽGUR EDEN IZMED MEDJEV  |                              |                                            |                                  | ELON MUSK                                  | 40. PREDSEDNIK ZDA (RONALD) GLAS PRI PRELOMU |                                           |                             |                                   |                                           |                         | 12                                  |
|  | SPAJKA                          |                                         |                                          | ŠPICA PRI KOLESU KOS SUKANCA |                                            |                                  |                                            |                                              |                                           |                             | CUNJA, KRPA ENOTA ZA OSVETLJENOST |                                           |                         |                                     |
|  | OZEK PAS KOPNEGA ALI MORJA      |                                         |                                          |                              |                                            | NAZIV ETBIN KRISTAN              |                                            |                                              |                                           | SMUČAR FLISAR PRIMOŽ RAMOVŠ |                                   |                                           |                         |                                     |
|  | OGNJE-GASEC                     |                                         |                                          |                              |                                            |                                  | SREDSTVO ZA SPAJANJE                       |                                              |                                           | 2                           |                                   |                                           |                         |                                     |
|  | SEVERNO POLARNO OBMOČJE         |                                         |                                          |                              |                                            | 7                                | IZDELOVALEC KRTAČ                          |                                              |                                           |                             |                                   |                                           |                         |                                     |

## Nagradno geslo:

|   |   |   |   |   |   |   |    |    |   |   |   |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|----|----|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 4 | 5  | 6  | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 8 | 7 | 6 | 11 | 12 |   |   |   |    |    |    |

Križanka je nastala v okviru projekta Oktober – mesec požarne varnosti, v katerem sodelujejo Uprava RS za zaščito in reševanje, Gasilska zveza Slovenije, Združenje slovenskih poklicnih gasilcev ter Slovensko združenje za požarno varstvo. (Foto: arhiv GRC Novo mesto)

Rešitev gesla vpišite v kupon na str. 19 in ga do 31. 10. 2024 pošljite na naslov **SZPV, Dimičeva ulica 13, 1000 Ljubljana** ali na elektronski naslov [info@szpv.si](mailto:info@szpv.si).  
Nagrajenci bodo prejeli simbolične nagrade.

**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 Cedlinik, Slađana Čopić, Mateja Dominko, Tanja Jerman, Karin Kleva, Andreja Ličen-Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Lea Polh Baša, Armin Sejarič, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanović, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabec, Mara Žerjal

Kreativna zasnova in oblikovanje: Igor Lennasi, ID14 za Mediade d. o. o.  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1.700 izvodov  
ISSN 2350-3904

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

»Darovanje nam pomaga, da se povežemo z drugimi.«  
Albert Schweitzer