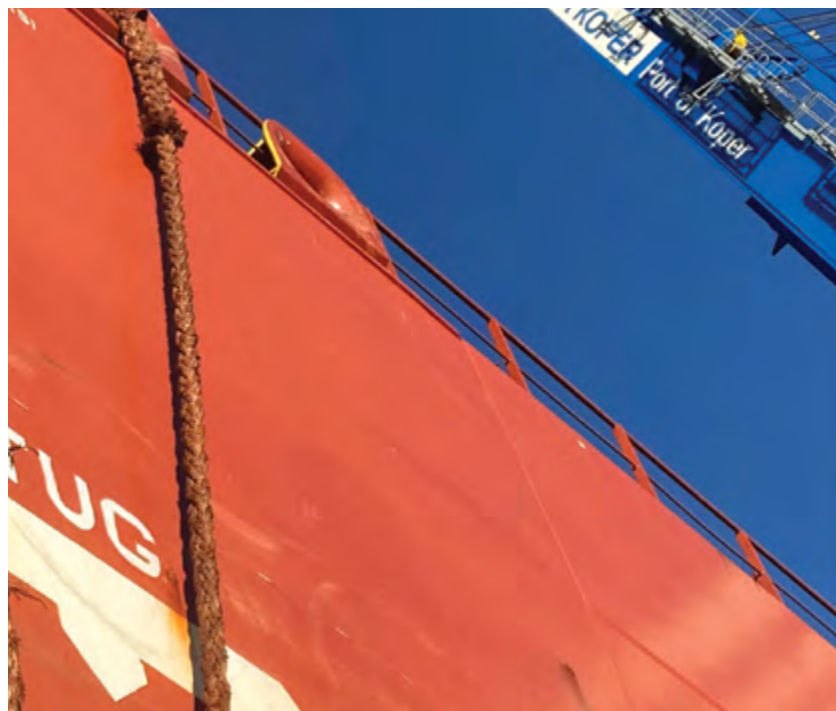
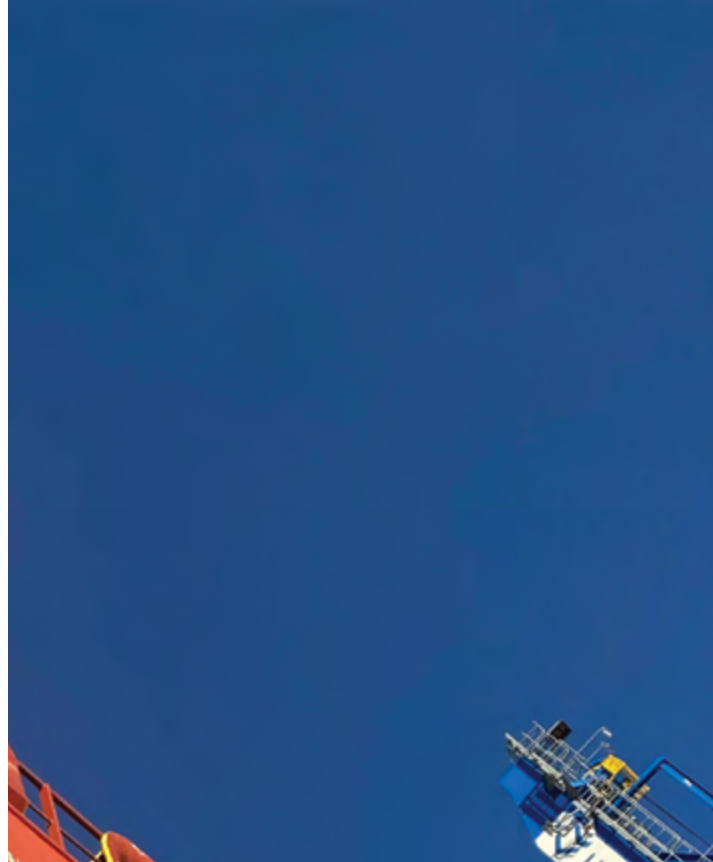
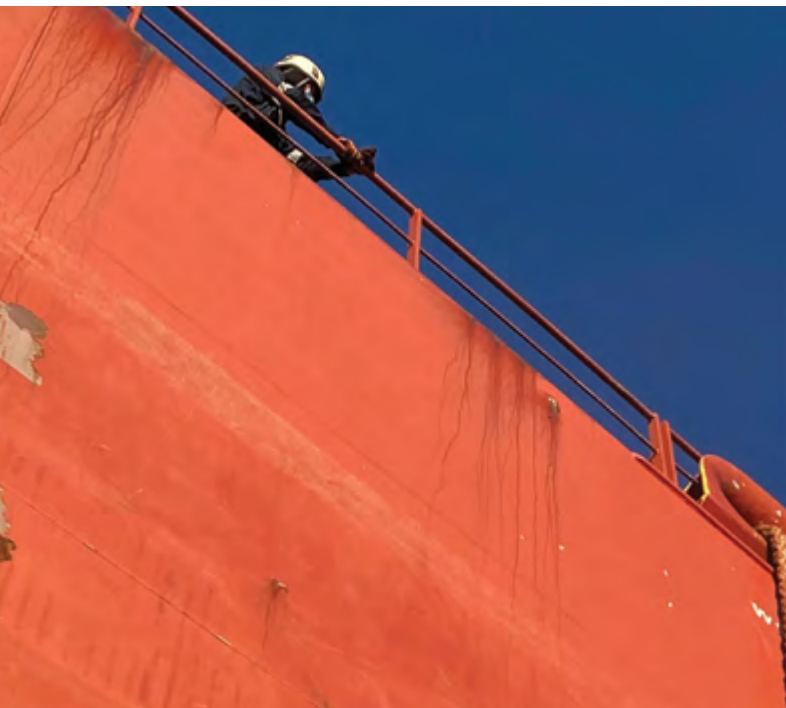


Poštšina plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria



Luški vozli

 **LUKA KOPER**
Port of Koper

Revija o trajnostnem razvoju
kopskega pristanišča
julij 2021
ISSN 2712-5734

Busola

LUŠKA KULTURA & ZABAVA 36-43

37
**VSAK DAN
JE PRISTANIŠKI DAN**

38
KULTNA LUKA
40
Luka Koper skozi čas

42
**ZANIMIVOSTI
IZ PRISTANIŠČA**
Po morjih pluje ladja
z imenom Neptune Koper
43
Nagradna igra

NARAVA & DRUŽBA OB LUKI 28-35

29
LUKA IN DRUŽBA
Družbeno odgovoren pristan

32
MORJE IN EKOLOGIJA
Naravni rezervat
Škocjanski zatok

34
ŠPORTNA LUKA
Podpiramo šport

NAŠE POSLOVANJE & RAZVOJ

4-11

5
LUKA IN GOSPODARSTVO

6
Naše poslovanje v 2020
9
Pomen pristanišča za
slovensko gospodarstvo

10
NOVICE Z ŽELEZNICE
Drugi tir: Začelo se je!

LUKA V MESTU

12-27

13
NOVICE IZ PRISTANA
Nove pridobitve v Luki Koper
14
Zelena luka

18
MI IN VI
Manj hrupno pristanišče
19
Vsi si želimo dobrih sosedov

21
SPOZNAJMO SE

24
RAZGLEDNICE IZ LUKE

KJE SMO IN KAM GREMO?



Pogovor s predsednikom uprave Luke Koper Dimitrijem Zadelom o načrtih za prihodnost Luke.

Leto 2020 je bilo v znamenju novega koronavirusa. Za Skupino Luka Koper je bil to velik izziv.

Koprsko pristanišče kot strateška infrastruktura je ves čas pandemije delovalo normalno. Zaradi tega je bil vpliv pandemije na poslovanje manjši kot v nekaterih drugih pristaniščih. Zaradi pravočasne uvedbe zaščitnih ukrepov in odgovornosti naših zaposlenih in vseh preostalih, ki delajo na območju pristanišča, smo med epidemijo zagotovili nemoteno delovanje pomorske oskrbovalne verige za potrebe Slovenije in številnih držav v našem zaledju.

K sreči si bomo lahko leto 2020 zapomnili tudi po začetku ene najpomembnejših naložb v zadnjih letih, podaljšanju prvega pomola.

Projekt podaljšanja prvega pomola zajema gradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra, s čimer se bo kapaciteta kontejnerskega terminala povečala na 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot) letno. Podaljšanje prvega pomola je ključen strateški projekt družbe, ki bo omogočil ohranitev primata v pretovoru zabojnikov v severnem Jadranu. K temu je treba dodati še gradnjo drugega tira, ki se je začela pred kratkim, brez katere ne bi mogli uresničiti ambicioznih strateških na-

črtov. Dovolite mi, da se ob tej priložnosti iskreno zahvalim bližnjim krajanom za podporo ter inženirjem in izvajalcem, ki so poiskali tehnične rešitve s čim manjšim vplivom na okolje.

Zakaj je dodaten železniški tir do pristanišča nujen?

Sedanja proga med Koprom in Divačo je zastarela in popolnoma neprimerna za današnje potrebe glede na količino pretovora v pristanišču. Posledično bi velike stranke, ki zagotavljajo velike količine, tovor preusmerile drugam. Luka Koper bi tako izgubljala konkurenčno prednost in pretovor bi dolgoročno stagniral. Konkurenčni boj med pristanišči danes poteka na železnici.

Kako pomemben je trajnostni razvoj za uspešno poslovanje pristanišča?

Pristaniška dejavnost vpliva na ljudi, ki v pristanišču delamo ali ob njem živijo, ter na naravno okolje. Zato moramo iskati ravnotežje med interesi Luke Koper kot gospodarske družbe ter družbenega in naravnega okolja. Dober ugled podjetja med kupci, podpora lokalnih skupnosti, zavzeti zaposleni – vse to povečuje konkurenčnost podjetja in vodi k uspešnemu poslovanju in trajnostnemu razvoju.

Naše poslovanje & razvoj

Naše poslovanje je večinoma odvisno od razmer v svetu.

Pretovor v pristanišču je prvi kazalnik dogajanja v mednarodni trgovini.

Pristanišče je naše okno v svet in želimo si, da bi šli z razvojem še dlje.

Preovor v Luki Koper v letu 2020



945.051
kontejnerskih enot
razloženih iz ladij/
naloženih na ladje



617.157
vozil
razloženih iz ladij/
naloženih na ladje



19,5
mio. ton tovora
razloženih iz ladij/
naloženih na ladje



1.433
privezanih ladij
v pristanišču



258.618
vagonov
razloženih/naloženih
v pristanišču



19.899
vlakov
pripeljalo/odpeljalo
v/iz pristanišča



329.755
tovornjakov
pripeljalo/odpeljalo
v/iz pristanišča



58 %
delež pretovora
po železnici

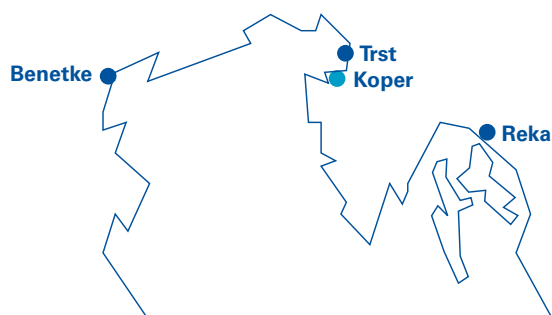
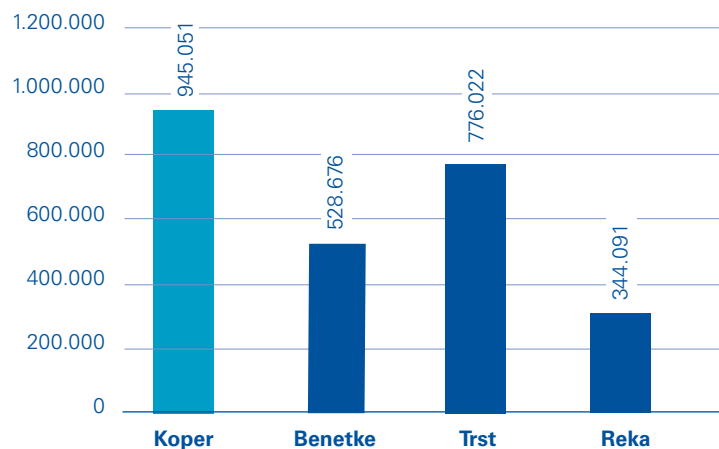


42 %
delež pretovora
po cesti

Naše poslovanje v 2020

Začetek leta 2020 je pretresla epidemija, kar se je pokazalo tudi v gospodarstvu. Posledice smo čutili tudi v Luki Koper. Najprej smo morali reorganizirati način dela, da bi pri tem kar najboljše zaščitili zaposlene. A ker smo ukrepali hitro in tudi učinkovito (bolniška odsotnost zaradi izolacije v primeru covid-19 je lani štela zanemarljivih 0,22 odstotka), je naše delo vse leto potekalo nemoteno, poslovanje pa glede na razmere stabilno.

Ladijski pretovor kontejnerjev pristanišč severnega Jadrana v TEU v 2020



Koprsko pristanišče je kot strateška infrastruktura ves čas epidemije delovalo kot običajno in nemoteno zagotavljalo vse storitve svojim strankam.

Prvi v Sredozemlju po pretovoru vozil

Pandemija novega koronavirusa je lani močno vplivala na svetovne blagovne tokove, kar smo občutili tudi v Luki Koper. Kljub pandemiji je pretovor najpomembnejše blagovne skupine, kontejnerjev, ostal stabilen, skoraj na ravni iz leta 2019. Pri tekočih tovorih je bil vpliv pandemije neposreden, saj se je zmanjšala prodaja naftnih derivatov, predvsem v letalski industriji.

Upad proizvodnje avtomobilov je prizadel celotno dobavno verigo, kar se je poznalo pri pretovoru generalnih tovorov, ki je upadel za 26 odstotkov. Predvsem se je poznalo pri jeklenih proizvodih in na terminalu za razsute tovore, kjer pretovarjamo surovine za jeklarsko industrijo. Del upada razsutih tovorov pripisujemo tudi splošnemu zmanjševanju uporabe termalnega premoga, kar je posledica čedalje višjih dajatev na izpuste.

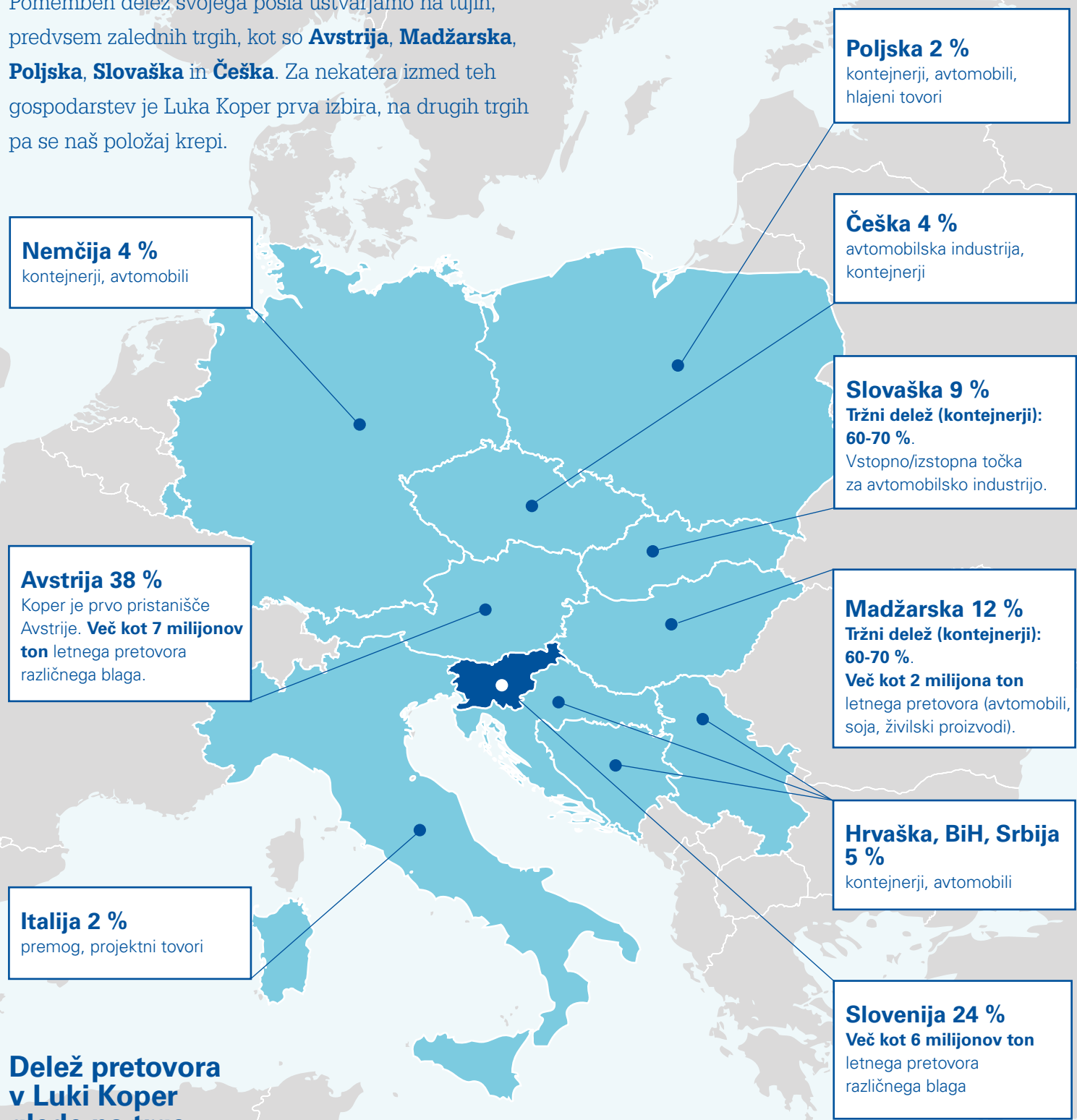
Upad pretovora vozil je bil pri nas občutno manjši kot v primerljivih sredozemskih pristaniščih. Zato se je Luka Koper povzpela na prvo mesto med pristanišči v Sredozemlju in na peto mesto med največjimi pristanišči v Evropi na področju pretovora vozil.

Primerjava pretovora v izbranih evropskih pristaniščih



Srednjo Evropo povezujemo z morjem

Pomemben delež svojega posla ustvarjamo na tujih, predvsem zalednih trgih, kot so **Avstrija, Madžarska, Poljska, Slovaška** in **Češka**. Za nekatera izmed teh gospodarstev je Luka Koper prva izbira, na drugih trgih pa se naš položaj krepi.



**Delež pretovora
v Luki Koper
glede na trge**

Pomen pristanišča za slovensko gospodarstvo



Foto: Kristjan Stojaković

Vpliv pristaniškega sektorja na gospodarstvo v Sloveniji in obalno-kraški regiji (podatki iz študije Gospodarske zbornice Slovenije iz leta 2020)



na pristaniško dejavnost je v Sloveniji vezanih **7.154 delovnih mest**

skupni prihodki pristaniške dejavnosti so znašali **več kot 1,2 milijarde evrov**



Gospodarska zbornica Slovenije je 14. septembra 2020 predstavila študijo vplivov pristaniške dejavnosti na gospodarstvo. Izkazalo se je, da je multiplikator dodane vrednosti pristaniške dejavnosti v Sloveniji primerljiv s pristaniščem Antwerpen, ki je za Rotterdamom drugo največje pristanišče v Evropi. Kaj to pomeni?

Velik porast dodane vrednosti

Učinek pristaniške dejavnosti na dodano vrednost se je leta 2018 v primerjavi z letom 2009 povečal za 58 odstotkov in je znašal blizu 400 milijonov evrov. Poleg tega je pristaniška dejavnost za vsak ustvarjen evro dodane vrednosti prispevala še skoraj dodaten evro k dodani vrednosti v preostalih dejavnostih. Skupni prihodki pristaniške dejavnosti leta 2018 pa so znašali 1,2 milijarde evrov, kar obsega četrtno (24 %) prihodkov gospodarstva v obalno-kraški regiji.

Pomemben zaposlovalec v regiji

Pristaniška dejavnost je velik zaposlovalec in zagotavlja kar 15 odstotkov delovnih mest v regiji. Trenutno je v Sloveniji več kot 7.000 delovnih mest neposredno in posredno povezanih s pristaniško dejavnostjo, v središču katere je Luka Koper, ki se tako uvršča med naše največje gospodarske sisteme. Pokazalo se je, da vsako delovno mesto v pristaniški dejavnosti prispeva še k 1,55 delovnega mesta v preostalih dejavnostih.

Namen študije Gospodarske zbornice Slovenije je oceniti ekonomski pomen pomorske dejavnosti, katere središče je Luka Koper, med letoma 2009 in 2018. V študiji so zajeti neposredni, posredni in inducirani učinki. Ožji neposredni učinki zajemajo družbo Luka Koper, d. d., in njeno osnovno dejavnost prekladanja in skladiščenja. Širši neposredni učinki zajemajo še podpome pristaniške dejavnosti, kot so pilotaža, vleka, oskrba in vzdrževanje ladij, privezovanje ladij, kamionski terminal, kontrolna dejavnost in druge splošne storitve. Med posredne učinke štejemo dejavnosti prevoza.



24 % prihodkov gospodarstva v obalno-kraški regiji je vezanih na pristaniško dejavnost

1 evro prodaje v pristaniški dejavnosti ustvari še **3,3 evra** v gospodarstvu



Drugi tir: Začelo se je!

V Luki Koper in tudi v Sloveniji ter v zalednih državah čakamo na razvoj projekta »drugi tir« že 25 let, zato je začetek del za vse nas velika prelomnica.



Letos 5. maja je bil na gradbišču v Dekanih zgodovinski dogodek! Država je podpisala pogodbo z izvajalci za glavna dela pri projektu med Divačo in Črnim Kalom. S tem so se začela glavna gradbena dela na novem tiru. »Dela na drugem tiru morajo biti glede na časovnico končana leta 2025, leto pozneje pa naj bi bil tir predan v uporabo,« je na srečanju povedal minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec.

SLOVENSKO ŽELEZNIŠKO OMREŽJE

Slovensko javno železniško omrežje, ki je v lasti Republike Slovenije, meri 1.207 km. Od tega je 27 odstotkov prog dvotimnih, 73 odstotkov pa enotimnih. Elektrificiranih je 50 odstotkov železniških prog. Po slovenskem železniškem omrežju potekata dva jedrna koridorja: baltsko-jadranski in sredozemski ter štirje železniški tovorni koridorji: baltsko-jadranski, sredozemski, jantarni in alpsko-zahodnobalkanski. Na območju koprškega pristanišča imamo 60 km železniških tirov v skupni dolžini 39 km. Njihov lastnik je Republika Slovenija, ki je družbi Luka Koper s koncesijsko pogodbo podelila pravico upravljanja, vodenja, vzdrževanja in razvoja.

Leto železnic

Evropski parlament je leto 2021 razglasil za evropsko leto železnic. Cilj tega je spodbujanje uporabe železnice kot trajnostnega, inovativnega in varnega načina prevoza s poudarkom na koristih, ki jih prinaša ljudem, gospodarstvu in podnebjju.

Po železnici veliko manj škodljivih izpustov

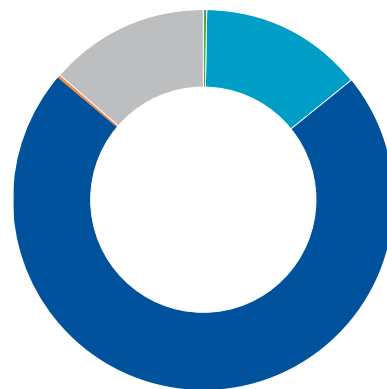
Promet v EU povzroča 28 odstotkov izpustov toplogrednih plinov, pri čemer je delež prevozov po železnici malo manj kot 0,5 odstotka. Veliko vlakov je na električni pogon in železniški promet je edini, ki je od leta 1990 bistveno zmanjšal izpuste. Kljub prednostim se po železnicah prevaža le približno 7 odstotkov potnikov in 11 odstotkov blaga.

Zato je namen evropskega leta železnic spodbuditi posameznike in podjetja k uporabi železnice ter s tem povečati delež potnikov in tovora v železniškem prometu.

Sledimo zelenemu dogovoru

S spodbujanjem uporabe železnice evropske države sledijo t. i. zelenemu dogovoru, s katerim so se zavezale, da bo EU do leta 2050 dosegla podnebno nevtralnost z ničelnimi neto emisijami toplogrednih plinov. Prehod na podnebno nevtralno družbo sta namreč izziv in priložnost za oblikovanje boljše prihodnosti za vse nas.

Emisije toplogrednih plinov iz prometa (EU-28, 2017)



13,9 %
civilno letalstvo
(z mednarodnim)
72,0 %
cestni promet
0,5 %
železniški promet

3,4 %
pomorski promet
(z mednarodnim)
0,5 %
drugo

Drugi tir v številkah



27,1 km
dolžina drugega tira

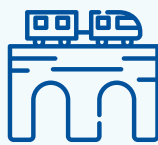
LASTNOSTI DRUGEGA TIRA



20,5 km
skupna dolžina predorov



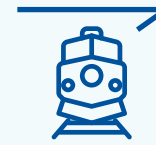
6,7 km
dolžina najdaljšega predora



2
viadukta



2
mosta



1
galerija

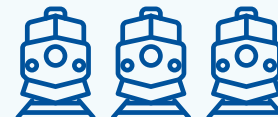
PREDNOSTI DRUGEGA TIRA



120 km/h
maksimalna hitrost tovornih vlakov

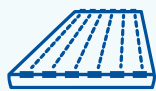


25-30 min
potovalni čas zdaj 110 min



90 → 231
povečanje števila vlakov

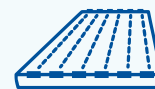
ZA IZGRADNJO DRUGEGA TIRA BODO



izkopali
2.130
olimpijskih bazenov materiala



kar je
4.2 mio m³
izkopa



kar je
813
olimpijskih bazenov betona



potrebovali
500.000 ton
cementa



posadil
10.355
sadike lokalnega rastišča za ozelenitev ob trasi



uporabili
300 km +
cevi



uporabili
35.000 ton
jeklne armature



Luka v mestu

Pristanišče je del našega okolja, v katerem skupaj bivamo, ustvarjamo in delamo z zanosom, da bi bila naša skupna prihodnost bogata, svetla in zelena.



Nove pridobitve v Luki Koper

V zadnjem letu je naša Luka, tudi s pomočjo evropskih projektov, pridobila kar nekaj infrastrukturnih posodobitev, zaradi katerih v svoji dejavnosti ostajamo konkurenčni. Leta 2020 je Skupina Luka Koper za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo namenila **68,1 milijona evrov**, kar je **74 odstotkov več kot leta 2019**.

Kamionski vhod Bertoki

Maja letos smo končali dela na novem, že tretjem tovornem vhodu v pristanišče. S tem smo bistveno razbremenili mestni promet, saj je vhod urejen neposredno z mestne vpadnice. Namenjen je pretežno tovornjakom z zabojniki, ki pa predstavljajo več kot polovico vseh tovornjakov na letni ravni.

Ladijsko dvigalo

Lani je k nam zaplula ladja Happy Sky, ki je po enomesečni plovbi iz Azije pripeljala naše novo 930 ton težko dvigalo za delo z razsutimi tovari. Vrednost stroja je 14,9 milijona evrov, nadomešča pa dvigalo, ki je bilo poškodovano leta 2017.

Dodatne električne polnilnice

V skladu z našo okoljsko strategijo načrtujemo postopno zamenjavo obstoječih vozil z motorjem na notranje izgorevanje z električnimi vozili. Zato smo leta 2020 postavili dodatne štiri polnilne postaje za električna službena vozila in jih imamo zdaj že skupaj 23.

Ladijski privez

Junija 2020 smo v tretjem bazenu slovesno odprli nov privez, namenjen ladjam, ki prevajajo vozila. Terminal avtomobilov Luke Koper je po številu pretovorjenih vozil na leto največji v Sredozemlju, novi privezi pa omogočajo ohranitev tega položaja.

Podaljševanje pomola

Končali smo prvo fazo podaljšanja prvega pomola za 100 metrov. Zgradili smo operativno obalo in nov privez. Dela pa se nadaljujejo z gradnjo zalednih skladiščnih površin za zabojnike.

Garažna hiša

Zgradili smo novo garažno hišo, ki bistveno povečuje kapacitete na avtomobilskem terminalu. Danes imamo v garaži 12.000 parkirnih mest, od tega 10.800 pokritih. Hkrati lahko v pristanišču skladiščimo več kot 60.000 vozil.

Zelena luka

V Luki Koper smo okoljsko zavedni in si nenehno prizadevamo zmanjševati vplive pristaniške dejavnosti na okolico. V zadnjih letih smo s premišljenimi rešitvami zmanjšali še emisije CO₂ in NO_x v okolje, hkrati pa stremimo k vedno večji energijski učinkovitosti.

Imamo certifikat energijske učinkovitosti

Za dosedanja prizadevanja na področju učinkovite uporabe energije smo med prvimi podjetji v Sloveniji prejeli certifikat energetske učinkovitosti (ISO 50001:2018 – Sistem upravljanja z energijo).

Energijska učinkovitost pomeni stremenje k čistejšemu okolju, izboljševanju življenjskega standarda, ustvarjanju novih delovnih mest, izboljševanju zanesljivosti oskrbe z energijo ter k povečanju uporabe obnovljivih virov energije. Energijska učinkovitost torej ni le varčevanje z energijo.



Zmanjšujemo ogljični odtis

Do leta 2030 načrtujemo elektrifikacijo vseh dvigal v pristanišču in povečanje deleža **službenih vozil na električni pogon na 25 odstotkov**. Pri energetske oskrbi objektov v pristanišču uporabljamo biomaso oz. toplotne črpalke, ki bodo predvidoma do leta 2025 dokončno nadomestile preostale oljne kotle. Skladno z **Evropsko direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu** smo začeli s postopki izgradnje priklonih mest z obale za oskrbo ladij z električno energijo v času, ko so te privezane. To bo imelo tudi pozitivne posledice na zmanjšanja hrupa v pristanišču.



Foto: Mateja Dominko



Foto: Kristjan Stojakovič

Energijo nam daje sonce

Lani oktobra smo končali gradnjo že četrte mikro sončne elektrarne v pristanišču. Na streho transformatorske postaje ob stavbi terminala za avtomobile smo namestili **24 fotonapetostnih modulov moči 330 Wp**, ki predvidoma proizvedejo **9.000 kWh električne energije na leto**, toliko kot je v enem letu povprečno porabi enostanovanjska hiša. V prihodnjih letih načrtujemo s projektom **InterGreen-Nodes** še graditev sončnih elektrarn na strehah nekaterih skladišč.



E-kontejnnerski terminal

Ker trend kontejnerskega prevoza narašča, smo v zadnjih letih uvedli več energijsko učinkovitih posodobitev na kontejnerskem terminalu. Še pred letom 2016 smo začeli postopke za nabavo električnih RTG-dvigal in gradnjo elektroenergetske infrastrukture, ki omogoča njihovo napajanje z električno energijo. Danes imamo na kontejnerskem terminalu **12 e-RTG-dvigal**, v prihodnjih letih pa načrtujemo postopno zamenjavo vseh RGT-dvigal z električnimi. **S samo 12 e-dvigali smo 2020 prihranili približno 776.460 l goriva.**

Do leta 2025 načrtujemo tudi uvedbo e-terminalskih vlačilcev, ki bodo postopoma nadomestili klasične.



Foto: Kristjan Stojakovič

Svet v Luko, iz Luke v svet

V naše pristanišče priplujejo različni tovari z vsega sveta, iz njega pa med drugim v svet odplujejo tudi slovenski izdelki. Predstavljamo vam **zanimive tovore, ki smo jih opazili v zadnjem letu**, ter uspešne slovenske izvoznike, ki z našo pomočjo pošiljajo svoje izdelke v tujino.

Španske vetrnice skozi Koper v Avstrijo

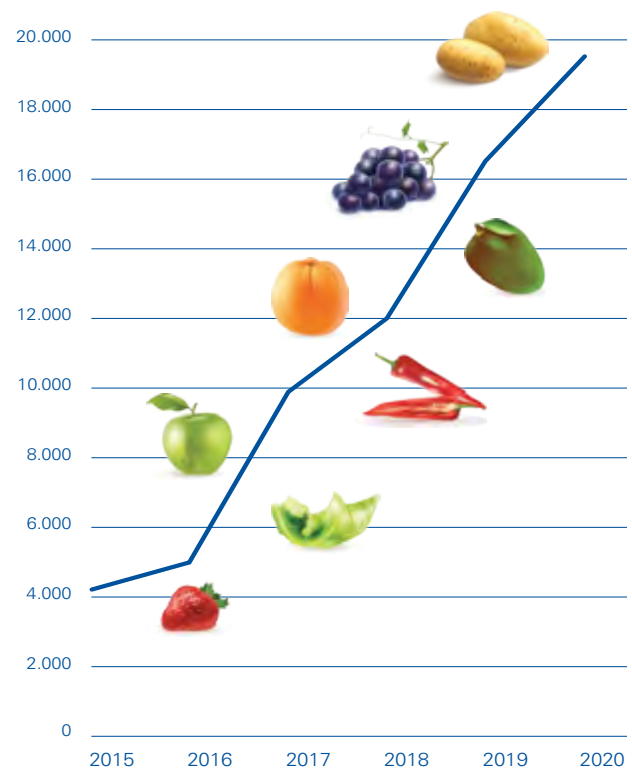
Februarja letos so k nam pripeljali prvo pošiljko velikih elis za vetrnice, ki so prispele iz Španije za avstrijskega kupca. Vsaka elisa je dolga 65 metrov in teška 27 ton. Skupaj smo pretovorili 90 dolgih elis in 90 kratkih. Do Avstrije so nato deli vetrnic potovali z izrednim prevozom po cesti, kar je prava paša za oči, saj je ena kompozicija skupaj dolga kar 80 metrov in je zahteven logistično-transportni zalogaj.



Foto: Kristjan Stojakovič

Brez sadja in zelenjave ne gre niti v krizi

Pretovor sadja in zelenjave iz Egipta - v TEU



Sadje in zelenjava sta osnovni dobrini, ki ju tudi v času krize ljudje še vedno kupujejo. Zato smo v Luki Koper v zadnjih mesecih zaznali povečanje količin pri pretovoru uvoženega hitro pokvarljivega blaga.

Najprej se je povečalo povpraševanje po vitaminih, s čimer se je povečal uvoz agrumov iz Egipta. Veliko več je bilo zanimanja tudi za pretovor banan, ki so bile večinoma namenjene v Hrvaško. Spomladi je iz Egipta prišlo največ spomladanske čebule, prispele so buče z Nove Zelandije, maja pa grozdje iz Egipta. Sadje in zelenjava skozi Koper potujeta na police predvsem držav srednje Evrope pa tudi v Anglijo in na Nizozemsko.

Največja nabava v zgodovini Egipta

Na isto ladjo, ki je k nam pripeljala vetrnice, smo februarja natovorili prve štiri potniške vagona, namenjene v Egipt. Sledilo jih je še 696. Posel, ki je stekel tudi skozi naše pristanišče, je za prevoz potnikov naročil Egipt. S tem bodo modernizirali svoj železniški transport, celotno naročilo pa obsega 1.300 potniških vagonov v vrednosti ene milijarde evrov in je največja nabava vagonov v zgodovini te države.



Foto: Peter Kleva

Ponosni smo, da lahko sposobnim in iznajdljivim slovenskim podjetnikom, tistim »narejeno v Sloveniji«, omogočimo, da svoje izdelke izvažajo prek našega pristanišča. Med njimi sta slovenski podjetji **Plama-pur** in **AquafilSLO**.

Peno Plama-pur najdemo povsod

V podjetju Plama-pur s sedežem v Podgradu že od leta 1955 proizvajajo in predelujejo mehko poliuretansko peno. Peno Plama-pur najdemo v sedežnih prevlekah, oblogah vrat in streh večine avtomobilov vodilnih svetovnih avtomobilskih znamk, čistilnih gobicah Vileda, različnih vrstah obutve, sedežnih garnitur in še bi lahko naštevali. Odrezke pene reciklirajo in uporabijo za izolacijske materiale.

»Pri odpremi ladijskih pošiljk, približno 300 zabojnikov na leto, močno zagovarjamo uporabo našega pristanišča. Dolgoletne izkušnje kažejo, da nam v sodelovanju z lokalnimi špediterji, domačimi prevozniki in storitvami Luke Koper kupcem uspe nuditi izjemno dober servis,« je povedal vodja logistike v Plama-pur Andrej Muha.

Krožno gospodarstvo podjetja AquafilSLO

Med zanimivimi in edinstvenimi podjetji, ki delujejo v Sloveniji, gre izpostaviti podjetje AquafilSLO, ki iz odpadnih surovin izdeluje najlon. Je del mednarodne skupine Aquafil, enega vodilnih svetovnih izdelovalcev najlona, ki je tudi pomemben akter na področju trajnostnega razvoja in krožnega gospodarstva.

Vsako leto zberejo več tisoč ton odsluženih mrež, ki so po podatkih okoljevarstvene organizacije Greenpeace eden največjih onesaževalcev oceanov in morij. Iz teh potem v posebnem postopku regeneracije znova pridobijo surovino za najlonska vlakna Econyl®.

Aquafilove izdelke uporabljajo predvsem za talne obloge v hotelih, pisarnah, letališčih in avtomobilih ter v modni industriji. Med njihovimi kupci so svetovno znane blagovne znamke oblačil Prada, Gucci, Adidas, Speedo oz. tiste, ki sledijo zavedanju, da je prihodnost v zmanjševanju vplivov na okolje in ponovni uporabi materialov.

Foto: arhiv AquafilSLO, Jure Makovec, časnik Finance



**NAREJENO
V SLOVENIJI**



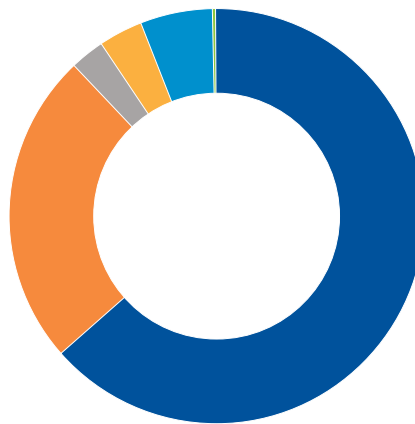
Foto: arhiv Plama-pur

Vsi si želimo dobrih sosedov

Spomladi 2020 je Mestna občina Koper (MOK) prvič objavila razpis o dodeljevanju nepovratnih sredstev za izvajanje omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov emisij iz pristaniške dejavnosti. Sredstva smo zagotovili v Luki Koper, do njih pa so upravičeni vsi lastniki oziroma solastniki stanovanjskih stavb, ki so znotraj treh vplivnih območij.



Foto: Mateja Clarici



Delež subvencije glede na odobren ukrep

64 % stavnbo pohištvo	3 % prezračevanje
24 % fasada	6 % klima
3 % izolacija strešne kritine	0,1 % grmovnice

Vir: MOK

Vsako leto 200.000 evrov za sklad

Za razpis, ki ga izvaja MOK, Luka Koper že od leta 2019 vsako leto donira 200.000 evrov v sklad. V sklad smo za leti 2019 in 2020 nakazali 400.000 evrov, ki so jih na podlagi lanskega razpisa razdelili 55 upravičencem (od skupaj prispelih 256 vlog). Donacije bomo izvajali še naprej.

Izvedeni ukrepi in spomeniško varstvo

Višina nepovratnih sredstev je znašala najmanj 50 odstotkov upravičenih stroškov naložbe, z izjemo socialno šibkih občanov, ki so bili upravičeni do 100 odstotkov upravičenih stroškov naložbe. Razen dveh se vse odobrene vloge nanašajo na prvo območje (najožji pas), ki je najbolj pod vplivom pristaniške dejavnosti.

Kdo je upravičen do sredstev?

1. najožje območje:

pas od pristanišča do Cankarjeve in Kidričeve ulice,

2. ožje območje:

pas do ceste Zore Perello Godina in Ferrarske ulice

3. širše vplivno območje:

pas, ki se konča vzporedno s hitro cesto Koper–Izola.

Med predvidenimi ukrepi je bilo največ zanimanja za zamenjavo stavbnega pohištva, nakup klimatske naprave, obnovo fasadnega ometa in izolacijo strešne ali podstrešne konstrukcije, le nekaj pa je takih,

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

»Gre za lepo gesto Luke Koper in MOK, ki ponuja možnost vsem, ki živimo v tem pasu, da si preuredimo bivališča. Zagotovo imamo težje delo kot drugi, saj živimo na območju, ki je pod spomeniškim varstvom. Pogoji so bolj zahtevni, cene so višje. Tudi sami smo bili sprva nad pogoji, ki jih zahteva Zavod za varstvo kulturne dediščine, začuden, a se je nato izkazalo, da so bile usmeritve prave. Vse to, kar smo naredili, ima smisel. Hiša odraža kulturno dediščino, ki daje našemu mestu poseben pečat,« je za občinski časopis MOK povedal Blaž Maljevac, eden od upravičencev.

Prav dobro se nam zdi, da lepo mislite o nas

V Luki Koper že od leta 2010 izvajamo raziskave javnega mnenja, saj je za nas pomembno, kaj mislite o nas. **Leta 2020 smo anketirali 505 prebivalcev mestne občine Koper in občine Ankaran**, ki so oblikovali statistično uravnotežen vzorec. Povedali pa ste naslednje.

V letu 2020 je Luka Koper skupaj občinama Koper in Ankaran namenila več kot 10.000.000 EUR nadomestila in koncesnine, od tega dobrih 7.000.000 občini Koper in skoraj 3.000.000 občini Ankaran. Tako smo prispevali 10,7-odstotni delež v proračunu občine Koper in 17,14 odstotni delež v proračunu občine Ankaran.

Ocenjujete nas kot odgovorne in uspešne

V primerjavi z letom 2019 smo zaznali kar nekaj izboljšav v vašem mnenju o nas. Devetdeset odstotkov (leto prej 84) anketiranih meni, da je Luka Koper uspešna ali zelo uspešna gospodarska družba. Kar precej več vprašanih kot v 2019 (38 odstotkov; prej 30) vas je vedelo, da Luka Koper nameni 1,4 milijona evrov sponzorstvom in donacijam in kar 87 odstotkov (leto prej 80 odstotkov) anketiranih se strinja, da je Luka Koper družbeno odgovorno podjetje. Spodbudno je tudi, da se je delež tistih, ki menite, da Luka

Koper precej ali zelo skrbi za varovanje okolja, povzpел na 50 odstotkov (46 odstotkov leta 2019).

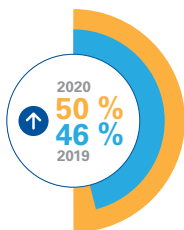
Podpirate razvoj Luke Koper

Osemdeset odstotkov vprašanih je seznanjenih z načrti za podaljšanje pomolov oz. širitev pristanišča v zaledje in 78 odstotkov (leto prej 71) se vas z načrti strinja. Prav tako vas 68 odstotkov (5 odstotkov več kot v 2019) podpira podaljšanje drugega pomola, 53 odstotkov vprašanih (5 odstotkov več kot leta 2019) pa vas podpira širitev na ankaransko Bonifiko.

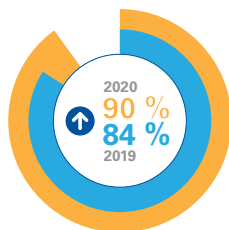
Še je prostor za izboljšave

Največ vprašanih meni, da naše lokalno okolje najbolj onesnažuje pristaniška dejavnost (37 odstotkov; v 2019 29), nato cestni promet (28 odstotkov), sledi industrija v Trstu (12 odstotkov). Kateri pa so po mnenju naših »sosedov« največji negativni vplivi pristaniške dejavnosti na okolje? Polovica vas meni, da je to prah, hrup (43 odstotkov), sledila sta onesnaženo morje (36 odstotkov) in povečevanje cestnega prometa (17 odstotkov).

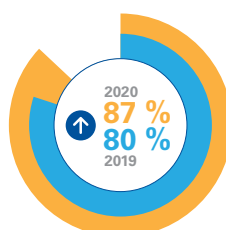
Prikazujemo izbrana področja, kjer se je naš ugled v pristaniški skupnosti vidno izboljšal glede na leto 2019.



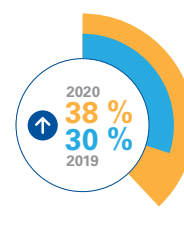
Luka Koper **precej ali zelo skrbi za varovanje okolja.**



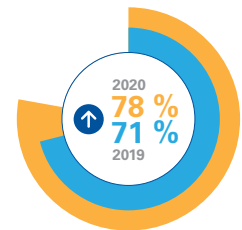
Luka Koper je **uspešna ali zelo uspešna gospodarska družba**



Luka Koper je **družbeno odgovorno podjetje.**



Vem, da Luka Koper sponzorstvom in donacijam nameni **1,4 milijona evrov.**



Strinjanje z našimi **načrti za podaljšanje pomolov oz. širjenje pristanišča v zaledje.***

* 80 % vprašanih je seznanjenih z načrti za podaljšanje pomolov oz. širitev pristanišča v zaledje. Med temi se jih 78 % z njimi strinja.



Manj hrupna Luka

Za nas je pomembno, da se naši sosede dobro počutijo, in vemo, da je hrup nekaj, kar nas vse moti, zato spada njegovo zmanjševanje med naše prednostne naloge. Nenehno nadzorujemo obremenitve zaradi njega na območjih proti Ankaranu, Bertokom in mestu Koper. Izvedli smo že veliko ukrepov za zmanjševanje ali celo odpravo hrupa, ki nastaja pri pristaniškem delu.

Ukrepi za meščane

Za prebivalce Kopra smo ukrepali s tem, da smo tik ob luški ograji zgradili protihrupno pregrado. Dodatno pa posledice za prebivalce blažimo z razpisom občine, ki vsakoletno donacijo Luke Koper

namenja za projekte prenove oziroma zvočne izolacije stavb v neposredni bližini pristanišča.

Blaženje hrupa ladij

Vendar hrup, žal, ni odvisen samo od nas. Težava so namreč nekatere prehrupne ladje, predvsem kadar so privezane v bližini naselij. Za zdaj ni predpisa ne na nacionalni ne na evropski ravni, ki bi omejeval njihov hrup, zato poskušamo v sodelovanju z drugimi evropskimi pristanišči določiti minimalne standarde.

Hkrati smo v sodelovanju z ladijskimi agenti sprejeli protokol, kam morajo biti usmerjeni izvori hrupa pri ladjah, kadar so te privezane v pristanišču. Tak pristop se je pokazal kot zelo učinkovit.

Obnova učilnice na Debelem rtiču

V Mladinskem zdravilišču in letovišču (MZL) Debeli rtič so na začetku leta z našo pomočjo obnovili eno od štirih učilnic, ki jih uporabljajo za izvajanje programov za otroke. Uredili so nov vhod, zamenjali dotrajana lesena okna, delno zamenjali pohištvo, prebarvali fasado in uredili teraso. »Vsaka skupina otrok potrebuje svoj skupni prostor. Ravno v zadnjem letu se je zaradi epidemije in izvajanja priporočil NIJZ ter vladnih ukrepov izkazalo, kako pomembne so učilnice, v katerih je lahko vsaka skupina otrok v svojem mehurčku in se ne druži z drugimi. Druge učilnice smo obnovili že prej, letos pa je bila na vrsti še učilnica v objektu Natura, ki bo v zahvalo za donacijo nosila ime Luka Koper,« je povedala Ana Žerjal, vodja MZL Debeli rtič. Z njimi sodelujemo že od leta 2009, do danes pa smo jim namenili 380.000 evrov finančne pomoči.



Foto: Mladinsko zdravilišče in letovišče Debeli rtič

Spoznajte naše sodelavce, ki nas v preteklem letu niso navdušili samo s svojim delom, ampak tudi z izjemno predanostjo, žarom in zanimivimi prostočasnimi dejavnostmi.



Foto: Mateja Dominko

MATEJA CLARICI ko odnosi z javnostmi prerastejo v dobrodelnost

Praznovanje dneva žena je v Luki tradicija. Leta 2020 pa smo šli še dlje ter se povezali z Združenjem Europa Donna Slovenija in podjetjem Gajbica. Skupaj smo ustvarili dobrodelni projekt

#IMEJSERADA.

Vodja projekta je bila Mateja Clarici s področja odnosov z javnostmi, ki o projektu pripoveduje z iskricami v očeh.

Od kod ideja za projekt?

Želeli smo najti nekaj drugačnega. Naletela sem na podjetje, ki po Sloveniji dostavlja odlične lokalne pridelke, na drugi strani pa na združenje, ki izvaja preventivne programe za odkrivanje raka na dojki. Sklenila sem poklicati obe in preveriti, ali bi šli skupaj v projekt.

Kako ste projekt izpeljali?

Na skupnem e-srečanju sem jim predstavila svojo idejo: da bi za 8. marec oblikovali namensko gajbico lokalnih pridelkov, ki bi jo prodajali na spletni strani Gajbice, del dobička od prodanih paketov pa bi šel za delovanje Združenja Europa Donna Slovenija (EDS). Darja Rojec iz EDS je bila navdušena. Direktorica Gajbice Urša Čoko je na moj klic odgovorila z enakim žarom. Predlagali so prodajo jabolk in krompirja, ki so se najbolje prodajali v tem letu. Od vsakega prodanega kilograma je šlo 0,50 evra za EDS.

Zakaj slogan #imejserada?

Pri ženskah sem želela spodbuditi zavest, da se mora vsaka imeti rada tudi tako, da pazi, kaj vnaša vase, in z majhnimi koraki ohranja svoje dobro počutje in zdravje. Da si vzame čas zase.



Foto: Mateja Dominko

ZMAGO GLAVAŠ podnevi luški gasilec, ponoči prvi tenor klape

Zmago je gasilec v luški gasilski enoti, v prostem času pa poje pri klapi **Semikantá**. Njihova zadnja pesem, **Šavrinka**, ima na omrežju Youtube že več kot 187.000 ogledov.

Pojavili ste se že na festivalih in tudi televiziji, z znanimi pevci.

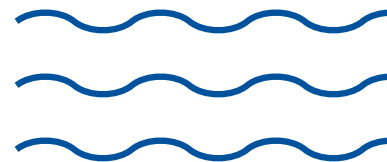
Najbolj odmevni nastopi so bili na Melodijah morja in sonca 2018, kjer smo bili tretji, po glasovanju občinstva pa celo prvi. Poklical nas je tudi Blaž Švab iz Modrijanov, če bi prišli na gostovanje k njim v oddajo Slovenski pozdrav, nastopili pa smo tudi v narodnozabavni oddaji Pri Črnem Petru na Planet TV. Z nami je bilo že kar nekaj priznanih pevcev, najbolj »slavna« sta verjetno Vinko Coce in Oliver Dragojevič, s katerim smo peli na Korčuli.

Od kod ime vaše klape?

Gostovali smo na lokalnem radiu in prosili poslušalce, naj predlagajo ime za našo pevsko skupino. Idej je bilo veliko, neka poslušalka pa je predlagala, naj bomo Klapa Semikantá, kar v istrskem narečju pomeni se mi poje. In nam je bilo všeč. Po Sloveniji pa ne vedo, kaj pomeni, mislijo, da je to pol kante, tudi naglasijo narobe ... (smeh).

Kaj je za pevca najhuje in kaj najlepše, ko so vse oči uprte vate?

Najbolj mučno je, če občinstvo med nastopom govori in se ne zmeni za nastopajoče. Je pa toliko lepše, ko te sprejme in sodeluje. Za naš način petja je v resnici še najboljše, da občinstvo posluša. Še posebej kadar smo brez ozvočenja in mikrofонов, saj nas sicer lahko preglasijo in je zelo težko peti. Poseben občutek je, ko poješ pred veliko ljudmi, na velikih koncertih. Takrat je lepo vzdušje in pod odrom čudovit odziv.



GORAN KOCJANČIČ

Civilna zaščita Luke Koper

Civilna zaščita (CZ) Luke Koper formalno obstaja že več kot 40 let, a je bila prvič aktivirana šele leta 2020. S poveljnikom CZ Luke Koper, Goranom Kocjančičem, smo se pogovarjali o njihovi prvi akciji.



Foto: Mateja Dominko

Zakaj ima Luka Koper svojo enoto Civilne zaščite?

Luka Koper je ena od 13 podjetij v Sloveniji, ki imajo zaradi posebnega pomena za državo in glede na vrsto dela lasten pogon civilne zaščite. Organizirani smo v štab in tri operativne enote: enota bolničarjev, enota za tehnično reševanje in enota za RKB (radiološko, kemično in biološko) zaščito. Skupaj nas je 30.

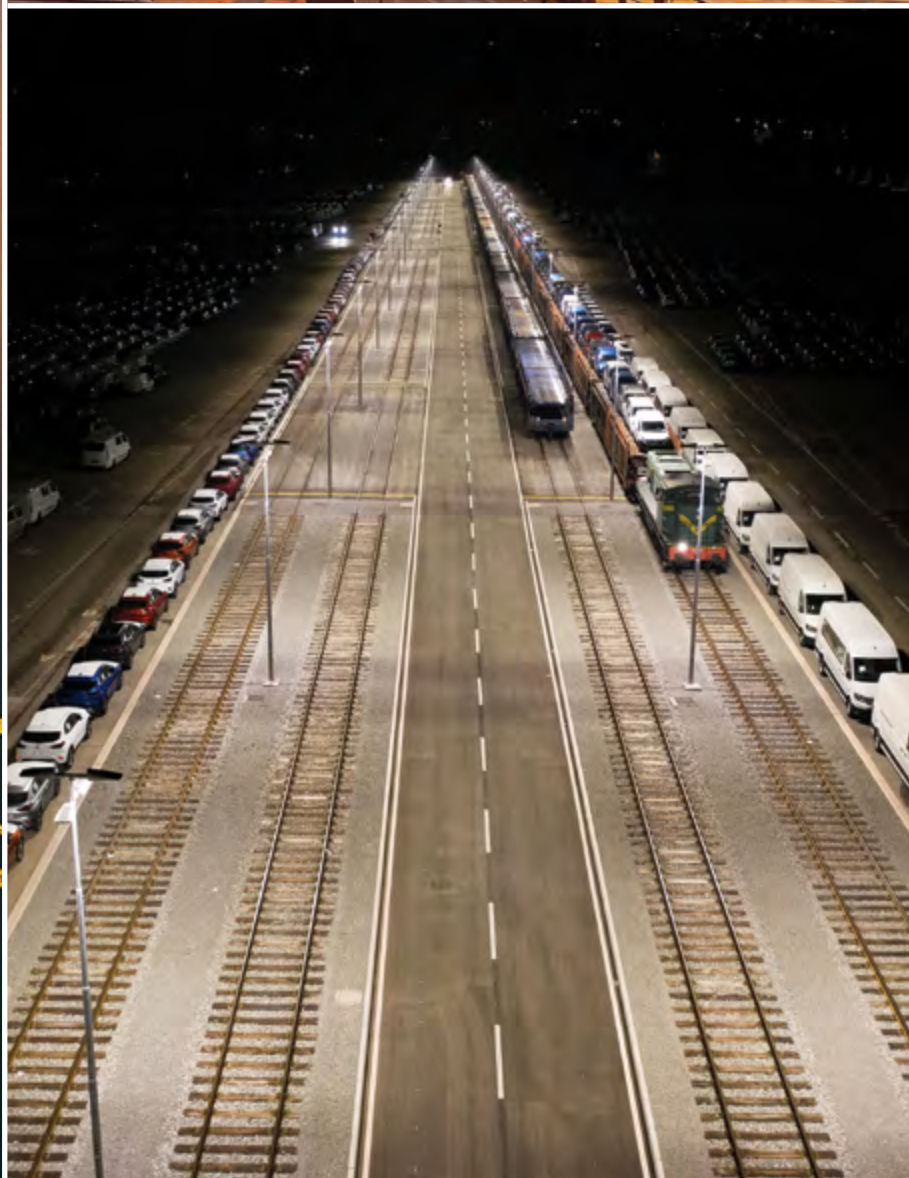
Kaj je bilo najtežje v tej prvi akciji CZ?

Informacij od zunaj je bilo nešteto in ves čas so se spreminjale, celo večkrat na dan. Težava je bila tudi v navodilih, maske da ali ne, razkužila ni bilo dovolj, ves čas smo bili izpostavljeni različnim skupinam ljudi – od šoferjev z vsega sveta do sodelavcev iz različnih okolij, strank. A nismo »paničarili«, trudili smo se biti suvereni in pozitivno narnani. Bili smo dobri, celo odlični.

Smo pripravljeni, če se razmere ponovijo?

Veliko lažje nam bo kot prvič. Zdaj imamo opremo, prostore in predvsem veliko novega znanja in izkušenj. Poskrbeli bomo, da bodo vsi vodje obveščeni o delu članov v CZ. Če bi jih družba v okviru CZ ponovno aktivirala, pri tem ne sme biti težav.











Narava & družba

ob Luki

V Luki Koper se zavedamo vpliva pristaniške dejavnosti na okolje in ljudi, ki živijo ob pristanišču. Zato smo zavezani k družbeni odgovornosti, saj verjamemo, da se dobro z dobrim vrača.

Družbeno odgovoren pristan

Vemo, da smo kot pristanišče vpeti v družbo, ki je širša od nas, in zavedamo se, da smo prav vsi pomembni: ljudje, narava in naše okolje. Zato smo postavili enoten dokument **Strategija družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja** ter si zastavili merljive cilje, ki jih bomo zasledovali tudi v prihodnje.



Trajnostni razvoj ali družbena odgovornost?

Čeprav mnogi koncepta trajnostnega razvoja in družbene odgovornosti zamenjujejo, saj je med njima tesna povezava, sta različna. Pri trajnostnem razvoju gre za zadovoljevanje potreb družbe brez ogrožanja potreb prihodnjih generacij, medtem ko se družbena odgovornost nanaša na odgovornost do širšega okolja, njen cilj pa je prispevati k trajnostnemu razvoju. Gre za koncept delovanja podjetij, po katerem se ta prostovoljno, in ne zgolj na podlagi predpisov, zavedajo svojih vplivov na okolje in skupnost. Družbena odgovornost je zato širši pojem od trajnostnega razvoja in vključuje štiri ključna področja: odnos do zaposlenih, odnos do okolja, odnos do skupnosti in odnos na trgu do kupcev in dobaviteljev.

Trajnostni izzivi, s katerimi se srečujemo:

- za ohranitev konkurenčnosti na trgu moramo zagotoviti dodatne pristaniške kapacitete zlasti za dve ključni blagovni skupini, zabojnike in avtomobile;
- dolgoročen izziv je povezan s pomanjkanjem površin za odlaganje mulja, ki nastaja zaradi poglobljanja morskega dna;
- strateškega pomena je tudi vzpostavitev zaledne infrastrukture (železniška, avtocestna povezava), za kar je potreben širši družbeni konsenz;
- na poti do statusa nizkoogljivega pristanišča je potrebno aktivno sodelovanje širšega gospodarstva, države in pristanišča za vzpostavitev infrastrukture za alternativna (čistejša) goriva za potrebe ladjarjev;
- v sodelovanju z drugimi pristanišči, zlasti evropskimi, je treba sprejeti določene predpise, s katerimi bi se dogovorili za mednarodno sprejemljive okoljske standarde (npr. ladijski hrup).

Naši ključni poudarki na tej poti:

- Pri določanju ključnih usmeritev trajnostnega razvoja izhajamo iz svojega poslanstva in vrednot ter konkurenčnosti storitev, ki jih namenjamo kupcem.
- Usposobljeni in motivirani kadri so pogoj za uspešnost poslovanja in uresničevanje naših razvojnih načrtov.
- Področje ravnanja z okoljem obravnavamo celovito. To pomeni, da sta spremljanje in obvladovanje vplivov na okolje del naših rednih delovnih aktivnosti.
- Družba se zaveda vplivov pristaniške dejavnosti na lokalno okolje. Zato družbeno odgovornost razumemo kot naložbo v dobre sosedske odnose, ki so temelj za nadaljnji razvoj družbe in pristanišča kot infrastrukture.



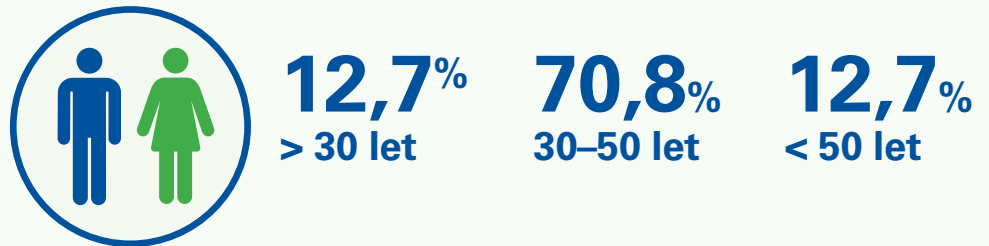
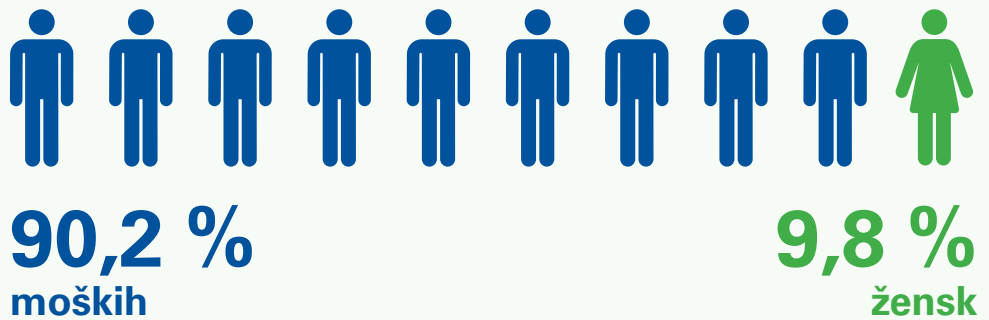
Podvodni posnetek bogate favne v tretjem bazenu pristanišča

Naše trajnostno ogledalo

Kdo je luški delavec?

Povprečen zaposleni v Luki Koper je **moški, star med 30 in 50 let iz obalno-kraške regije**.

Podatki o zaposlenih v Luki Koper, d. d. na dan 31. 12. 2020



Zadnji dan leta 2020 je Luka Koper, d. d., imela **1.535 zaposlenih** (5 % manj kot leta 2019). V pristanišču pa srečamo še zaposlene iz odvisnih družb

ter **304 agencijske delavce**, ki skupaj z redno zaposlenimi in zunanji sodelavci predstavljajo enega od treh stebrov novega poslovnega modela.



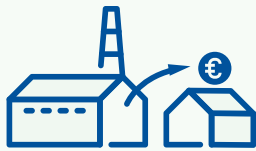
Meritve hrupa

Meritve hrupa izvajamo neprestano, čeprav je zakonsko predvidena frekvenca meritev le enkrat na 3 leta. Za aktivnosti zmanjševanja hrupa je družba v 2020 porabila 865.000 evrov.



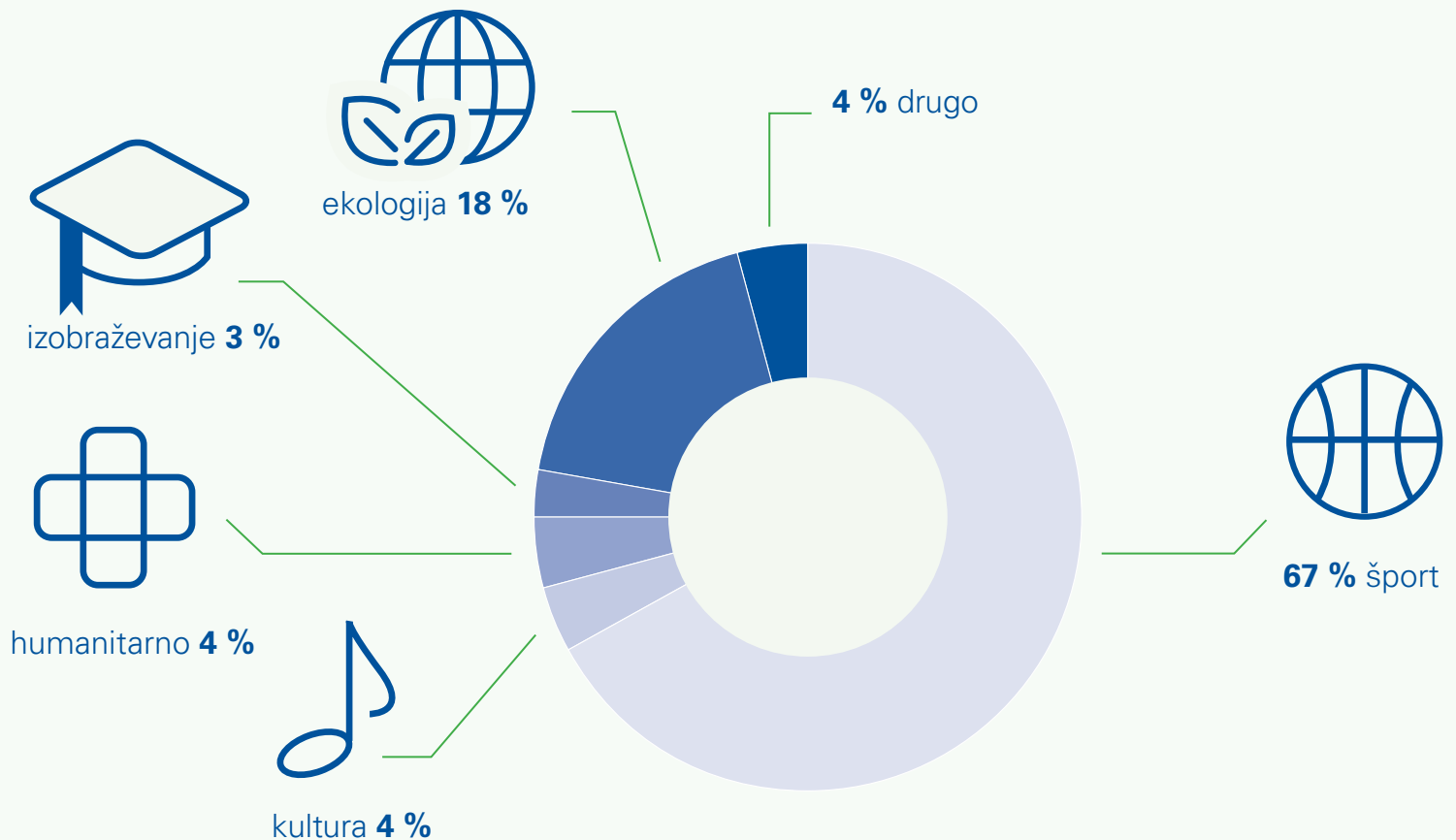
Certifikat kakovosti

Luka Koper je v preteklem letu prejela certifikat kakovosti **ISO 45001:2018** za sistem vodenja varnosti in zdravja pri delu.



Družbeno odgovorni tudi v krizi

Ena od pomembnih aktivnosti Luke Koper na področju družbene odgovornosti so tudi sponzorstva in donacije, ki omogočajo delovanje številnih društev s področja športa, kulture, ekologije, izobraževanja in humanitarnosti. Leta 2020 smo v Luki Koper vključno s subvencijo za omilitvene ukrepe **za sponzorstva in donacije namenili 1,3 milijona evrov**.



Električna energija

V pritanišču je ob koncu leta 2020 električna energija poganjala **29 % viličarjev, 44 dvigal RTG, 100% RMG in 100 % obalnih dvigal**.



Skrb za varnost in zdravje zaposlenih

Bolniška odsotnost je bila lani le **3,82 %**, zaradi izolacije covid-19 pa zanemarljivih **0,22 %**.



Skrb za okolje

Povprečna letna vrednost vseh meritev celokupnega prahu je v letu 2020 znašala **100 mg/m³** na dan, kar je **4 % manj** kot v letu 2019.

* Vir: ARSO, Luka Koper

Naravni rezervat Škocjanski zatok



Naravni rezervat Škocjanski zatok (NRŠZ) leži tik ob пристanišču in je nastal prav zaradi njegovega razvoja. Sprva je bilo to degradirano območje, nato pa se je tudi z našo pomočjo razvil v čudovito naravno oazo na pragu Kopra. Gre za polslano mokrišče, katerega skoraj tri četrtine površine obsega polslana laguna, dom številnih redkih živalskih in rastlinskih vrst.

Sodelujemo pri razvoju rezervata

Luka Koper že od leta 2006 sodeluje pri razvoju rezervata, nabavi opreme in ureditvi območja. S podpisom dogovora med deležniki v okviru projekta IMPRECO smo se najmanj do konca leta 2025 zavezali, da bomo

še naprej sodelovali pri celostnem upravljanju Naravnega rezervata Škocjanski zatok.

Pri ureditvi pomagali dijaki

Lani oktobra so v rezervatu končali še en pomemben projekt na predelu, ki je stično območje med rezervatom, Luko Koper in mestom Koper. Območje je »tamponski pas«, ki naj bi čim bolj nevtraliziral negativne vplive prometa, drugih urbanih pritiskov in prisotnosti ljudi na razmere v naravnem rezervatu.

Pri urejanju so sodelovali dijaki četrtega letnika umetniškega oddelka Gimnazije Koper, ki so s tematskimi grafiti poslikali opazova-

lišče in s tem ustvarili pravo umetniško galerijo na prostem.

Strokovni vodja NRŠZ Borut Mozetič je ob tem povedal:

»S finančno pomočjo Luke Koper v višini 25.000 evrov smo v letih 2019 in 2020 poskrbeli za novo preobleko enega dela Škocjanskega zatoka. Uredili smo vstopne točke, omejili dostop s kolesi in motornimi vozili ter namestili nove informativne table, ki na vstopnih točkah ponujajo osnovne podatke o rezervatu in na preprost ter zabaven način upodabljajo pravila obiskovanja.«



Olje luških oljk za poslovna darila

Luška oljna drevesa, ki jih imamo skupaj že skoraj 300, so leta 2020 bogato obrodila. Oktobra lani smo skupaj nabrali kar 1.800 kilogramov oljk. Prevladujeta sorti belica in leccino, iz katerih smo pridobili 236 litrov olja.

»Obrane oljke smo vsak dan po končanem obiranju odpeljali v torkljo. Vzorec oljnega olja smo poslali v laboratorij, kjer so opravili kemično in senzorično analizo. Plodovi so bili



zdravi in optimalno zreli, zato je luško olje tudi letos ekstra deviško,« nam je povedal Igor Novak, predsednik zadruga Olea Capris, ki skrbi za luške oljke.

Kot to počnemo že več kot deset let, smo tudi tokrat olje ustekleničili in ga uporabili za poslovna darila. Je kaj lepšega od »doma narejenega« darila?



Madeže na morju bomo odkrivali z radarji

Luka Koper je vodilni partner, ki bo v okviru projekta odgovoren za usklajevanje aktivnosti projektnih partnerjev pri izvedbi pilotnih akcij, predvsem s področja varovanja okolja in rabe energije.

V sklopu akcij bomo na območju koprskega pristanišča namestili dva sodobna radarja za zaznavanje naftnih madežev na površini morja. Nadzorovali bomo tudi prometne tokove v pristanišče in iz njega s posebnim poudarkom na trajnostnem lokalnem urbanem razvoju.



Marca lani smo v Luki Koper skupaj s petimi projektnimi partnerji iz Slovenije in Italije zagnali projekt **Clean Berth**. Gre za tesnejše sodelovanje med državnimi institucijami in podjetji na obeh straneh meje na področju trajnosti in energijske učinkovitosti pristanišč.

Na 122 ha so ornitologi leta 1999 našli **259** različnih vrst ptic, kar je več kot **60 odstotkov** vseh vrst ptic v Sloveniji.



Najboljši slovenski jadralki **Tina Mrak** in **Veronika Macarol** sta krstili novo jadrnico, ki ju bo popeljala na olimpijske igre na Japonsko.



SPONZOR



Podpiramo šport

V Luki Koper cenimo zagon, vztrajnost in uspehe, zato podpiramo naše športnike ter športnice pri njihovih manjših in večjih podvigih.

Luška družina sponzorirancev je zelo številna. Ob izpostavljenih podpiramo tudi druge klube, vrhunske športnike in športne dogodke, kot so: **Olimpijski komite Slovenije**, **Društvo Istrski maraton**, potapljačica **Alenka Artnik**, teniška igralka **Andreja Klepač**, **Nogometni klub Dekani**, **Balinarsko društvo Marjetica**, **I Feel Slovenia Ironman 70.3 Slovenska Istra**, **Vaterpolo društvo Koper** in **Žensko rokometno društvo Koper**.

Fotografije: arhiv športnikov, klubov in Luke Koper

22. maja sta olimpijski kajakašici **Anja Osterman** in naša sponzoriranka, Koprčanka, **Špela Ponomarenko Janić**, v naše pristanišče s kanujem slavnostno pripeljali slovensko baklo Tokio 2020.



Foto: Aleš Fevžer

Naše skalkalke so letošnjo sezono zaključile izjemno. **Nika Križnar**, se je z velikim kristalnim globusom vrnila s finala svetovnega pokala v Rusiji, **Emma Klinec** pa je osvojila naslov svetovne prvakinje.





Rokometno društvo Koper je sezono začelo z novim predsednikom kluba, Nejcem Poklarjem.



Foto: Mateja Clarici

Na slovenski dan športa, 23. septembra 2020, je potekala podelitev nagrad Športnik Kopra 2019. Posebno priznanje si je prislužila tudi Luka Koper kot dolgoletna podpornica športnih društev in vrhunskih športnikov Mestne občine Koper.



Foto: Arhiv teniški klub Luka Koper

Predsednik teniškega kluba Luka Koper - Aleksander Živin pravi, da v klubu podpirajo razvoj mladih teniških upov v odlične tekmovalce na državni in mednarodni ravni.



Luka Koper že vrsto let podpira oba največja ženska odbojarska kluba (OK) na Obali – OK Luka Koper in OK Ankaran Hrvatini. Na fotografiji predsednik OK Luka Koper, Zdravko Jovič, z ekipo.



Prva dokazila o igranju nogometa v Kopru segajo v leto 1920. Danes, dobrih 100 let kasneje, FC Koper šteje 350 nogometašev vseh starosti, 22 trenerjev in 15 sodelavcev. Luka Koper podpira kopske nogometaše že od leta 2008, ko je prevzela generalno pokroviteljstvo.

Luška kultura & razvedrilo

Z nasmehom se oziram
v preteklost, a smo hkrati
trdno zasidrani v sedanjosti.
Ker vas letos nismo mogli
povabiti na pristaniški dan,
smo skozi virtualni pogled
pristanišče pripeljali k vam.

Vsak dan je pristaniški dan

Foto: Jaka Jeraša



Ekskluzivni 360° ogled Luke Koper

Posnetek vas bo popeljal od vrha kontejnerskega dvigala do kabine žerjavista. Dvignili se boste z zabojsnikom v nebo in se peljali z avtomobilom v trup ladje. Na koncu boste pomagali vlačilcu pri privezu ladje. Izkušnja bo še lepša, če si boste video ogledali z VR očali.

Foto: Aleš Fevžer



Prihod olimpijske bakle v Luko Koper

Baklo, ki je prepotovala celo Slovenijo, sta v prvi bazen pristanišča pripeljali kajakašici Špela Ponamarenko in Anja Osterman ter jo izročili članom športnega društva Luka Koper.

Foto: Mateja Dominko



Insajder

Med svojimi sodelavci imamo tudi umetnike. Spoznajte našega Insajderja, fotografa **Kristjana Stojakovića**. Izbor njegovih fotografij si lahko ogledate v živo v Galeriji Luka Koper, ki jo najдете na prostem ob koprskem Bastionu, nasproti potniškega terminala. Lahko pa si jih ogledate virtualno, preko kode QR, kjer boste našli tudi kratek predstavitveni video avtorja.

50. let Luškega glasnika

Luški glasnik, interni časopis Skupine Luka Koper, nepretrgoma izhaja že 50 let. Danes je to še eno redkih, tiskanih internih glasil, ki izide vsak mesec. Namenjen je predvsem zaposlenim, bere pa ga tudi širša pristaniška skupnost. Luški glasnik ni le pričevalec zgodovine Luke Koper, ampak pripoveduje tudi o urbanističnem, družbenem in naravnem razvoju širšega območja.

Prva številka je izšla leta 1970 kot novembrska in decembrska skupaj. V petih desetletjih je časopis devetkrat spremenil svojo podobo in format, spreminjala pa se je tudi njegova vsebina.

70' V sedemdesetih letih vsebinsko prevladujejo informacije o poslovanju, naložbah, pretovornih procesih in načrtih. Govori se tudi o stanovanjski politiki, prehrani, izobraževanju, športu, aktivnosti mladih, okoljskih temah ipd. Iz zapisov o gradnji bolnišnice, vrtcev, šol in sodelovanju z drugimi organizacijami razberemo, da je pristanišče spodbujalo napredek in razvoj kraja.



80' V osemdesetih letih vidimo Luški glasnik prvič v barvah. To so bila leta številnih preizkušenj, stabilizacijskih ukrepov, nove samoupravne organiziranosti podjetij. Vodilo je bilo: glasilo približati delavcem. Leta 1982 se je Luški glasnik prvič odel v novo podobo, iz vsebine pa je začel izostajati zgodovinski kotiček, mladinsko vprašanje se je razvodenelo, zmanjkovalo je prostora za razvedrilo.

90' V devetdesetih letih, ko smo se Slovenci osamosvojili, je potekalo lastninjenje Luke Koper. Luški glasnik, ki je bil priča in podoba tranzicijskih časov, je postal gospodarski časopis. Med vsebinami so prevladovala poročila o poslovanju, statistika pretovora, dobiček in rast luških delnic; manj so pisali o delavcih, športnikih, tudi humorja je bilo manj.

2000 V novem tisočletju je glasnik znova začel slediti svojemu poslanstvu v najširšem smislu – graditi kulturo odnosov v podjetju. Poleg poslovnih in kadrovskega novic je redno spremljal področje kakovosti, varstva pri delu, naložb in nove tehnologije. Vse bolj aktualno je postalo varovanje okolja in aktivnosti pri evropskih projektih. Svoj prostor v njem so našli sindikati in svet delavcev pa tudi luški upokojenci.

DANES Ob 50. jubileju smo Luškemu glasniku znova nadeli novo podobo. Njegovo poslanstvo ostaja nespremenjeno: obveščanje vseh zaposlenih in širše luške skupnosti o dogajanju v Luki Koper ter tudi povezovanje zaposlenih in skrb za njihovo nenehno rast in razvoj.



Prvo ladjo so v koprskem pristanišču privezali 7. decembra 1958, in sicer tam, kjer danes privezujejo potniške ladje.

Razstava

Luka Koper skozi čas

Ob jubileju Luškega glasnika smo razstavili fotografije iz svojih arhivov, razstavo pa posvetili ljudem, ki so s svojim delom pisali zgodbo o uspehu edinega slovenskega tovarnega pristanišča.



Banane so prihajale v 40- in večkilogramskih šopih, s katerih so trgali manjše šope in jih pakirali v lesene zabojčke. Leta 1965 so skozi Koper uvozili že več kot polovico vsega južnega sadja za Jugoslavijo.



Ko še ni bilo strojev, so večino pretovora delavci opravili ročno. Dvigovali in prenašali so tovor, težak od 50 do 120 kilogramov; s kotaljenjem, vlačanjem in potiskanjem pa so premagovali tudi teže do 400 kilogramov.



Prvi vlak je v pristanišče pripeljal 2. decembra leta 1967. Z železniško povezavo Luke Koper z zaledjem sta se začela njena prava razvoj in vzpon.



Vsaka pomaranča, ki je prispela k nam, je bila ovita v papir. Nato je bilo treba vsako posebej odviti in preveriti, da ni gnila, saj bi ena gnila pomaranča lahko pokvarila cel zabojček.



Živalske kože so prihajale v Koper z vagoni iz vse Evrope. V Luki so jih sortirali po teži in jih zlagali na palete. Večinoma so bile namenjene v Italijo za usnjarsko industrijo.

Po morjih pluje ladja z imenom Neptune Koper

V koprsko pristanišče je februarja letos priplula specializirana ladja za vozila, ki jo je ladjar Neptune Lines preimenoval v Neptune Koper. Ladja bo prevažala avtomobile med Koprom in turškimi pristanišči, pri nas pa jo bomo videvali vsak drugi teden.

Ladjar se je za ime Koper odločil na podlagi odličnega sodelovanja z Luko Koper. »Z imenom želimo počastiti svoje dolgoletno sodelovanje s pristaniščem Koper in dragoceno partnerstvo z njegovimi zaposlenimi, česar se nadejamo tudi v prihodnosti. M/V Neptune Koper izrekamo dobrodošlico v naši dru-

žini ter ji želimo ugoden veter in mirno morje!« je povedala Melina Travlos, predsednica in generalna direktorica ladjarja Neptune Lines. Neptune ima v svoji floti 14 lastnih RO-RO ladij in še nekaj v čarterskem najemu. Izbrano ime je velika čast za Luko Koper, saj sestrške ladje nosijo predvsem grška ime-

na, in sicer po velikih grških junakih in mitoloških bitjih, epih, otokih in podobno. Ladji Neptune Koper bodo v prihodnjih mesecih narisali še oči, ki med plovbo odganjajo zle duhove in so zaščitni znak Neptune Lines.



BMW izbral Luko Koper za lokacijo snemanja

Septembra lani smo v Luki gostili produkcijsko ekipo družbe BMW iz Münchna, ki je pri nas posnela material za digitalno kampanjo novih **modelov M3 in M4**

»BMW je naša stranka, glavnino pretovarjamo za Turčijo, nekaj tudi za Egipt in Izrael. Veselimo se gradnje nove BMW-jeve tovarne v Debrecenu na Madžarskem, od koder bo Koper zagotovo najbolj ugodna točka za izvoz vozil iz Evrope. Zaradi dobrega sodelovanja in potenciala za širitev pretovora smo ugodili prošnji za snemanje,« je povedal Gregor Belič, vodja terminala za avtomobile.



Foto: Tobias Manuel Debus, The Media Department in Georg Lindacher, Ourea Productions

Florian Stiller, vodja dogodkov in marketinških kooperacij v BMW Group za srednjo in JV Evropo, je o projektu dejal: »Odkar delam za BMW je bilo to snemanje, zaradi velike prilagodljivosti in znanja pristaniške ekipe, ena mojih najboljših izkušenj. Ko imaš nor projekt z zahtevno vizijo, ga je vedno težko izvesti v celoti, saj je v proces vključenih veliko ljudi. A v Luko Koper so nas z iznajdljivostjo in odličnim sodelovanjem nenehno presenečali ter uresničili naše želje in pričakovanja.«

Snemali smo na štirih lokacijah, ekipa za en snemalni dan pa je štela več kot 50 ljudi. Avtomobilov zaradi tajnosti kampanje niso smeli fotografirati, zato sta bila med mirovanjem skrita, stran od oči. Atraktivno snemanje z dronom je opravil 19-letni Britanec Luke Bannister, petkratni svetovni prvak v tekmovanju z droni in z doseženo hitrostjo letenja 240 km/h tudi aktualni Guinnessov rekorder.

Reši retro križanko in se poteguj za VR-očala

ČEŠPLJA

GLASILO LUKE KOPER

VISOKE IGRALNE KARTE

"ELEKTRAR NA" MORŠA RIBA

ŽENIN OČE

APETIT

DEL RIBJE "KOŽE"

OBOLENIJE ŽIVCA, KI POVZROČA BOLEČINE V KRAJU

VRHOVNI KOMITE (KRATICA)

ANTON INGOLIČ

PIŠATELJ HUARIK

PRIPADNIK AVAROV

MATI

POVRŠINA, PODROČJE

KRAJ OB CESTI KOPER – POSTOJNA (ČRNI...)

BARVA KOŽE, POLT

LEPO OBNA-SANJE

DEL SUKNJIČA ALI SRAJČE

1/1000 KILOGRAM

GOVORNIK ORATOR

R

IZMEČEK OGNJENI-KA

LENoba, NEDELAV-NOST

... IN EVA

SEKRETAR

PRITOK SAVE PRI MEDVODAH

JOŽE LAH

PIŠATELJKA PEROCI

ABELOV BRAT

DOLŽNI ZNESEK

GORSTVO NA ZAHODU ARABIJE

SESTAVIL: GAL

JOD

ORGAN ZA VID

PASMA LOVSKEGA PSA

POKRAJINA AULIS

ZAČETEK TAOIZMA

A

TOVARNA ANTONO-BILOV MARIBOR

ROŽEVNAST IZRASTEK NA PRSTU

NACE ROZMAN

TV ZASLON

TUBE Ž. IME

VATEČI SE DEL ELEKTRO-MOTORJA

OLESENENA RASTLINA

Pomerite se v reševanju križanke, ki je bila sestavljena pred skoraj 50 leti.

Križanka, ki je bila prvič objavljena v Luškem glasniku januarja 1977, vam lahko z nekaj znanja in malo sreče prinese nagrado - **VR-očala**.

Izpolnjeno križanko, skupaj s svojimi podatki (ime in priimek, naslov, pošta), pošljite do **6. septembra 2021** na:

Luka Koper – Odnosi z javnostmi, Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper ali info@luka-kp.si.

Med vsemi prejetimi in pravilno izpolnjenimi križankami bomo izžrebali **10 nagrajencev**, ki bodo prejeli VR-očala, s katerimi bo ogled filma Luka Koper 360° še bolj realističen.

SPREMLJAJTE NAS NA

Facebooku: @LukaKoper.PortofKoper

Instagramu: @lukakoper

LinkedIn: Port of Koper (Luka Koper)

YouTube: PortofKoper

<https://www.zivetispristaniscem.si>

