

Tuški

G L A S N I K

2022/04

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

Z novimi površinami
do večjih kapacitet



4 Z novimi površinami do večjih kapacitet

S povečevanjem prometa, poglobljanjem morskega dna in drugimi projekti se je pojavila potreba po novih luških površinah, zato je vlada v zadnjih letih večkrat razširila koncesijsko območje.

6 Energetska kriza vpliva tudi na sosednja pristanišča

Ruski napad na Ukrajino je na naftnih trgih povzročil veliko skrbi glede oskrbe s to surovino, saj je Rusija ena večjih svetovnih proizvajalk in izvoznik.

7 V Benetkah končujejo naši novi dvigali

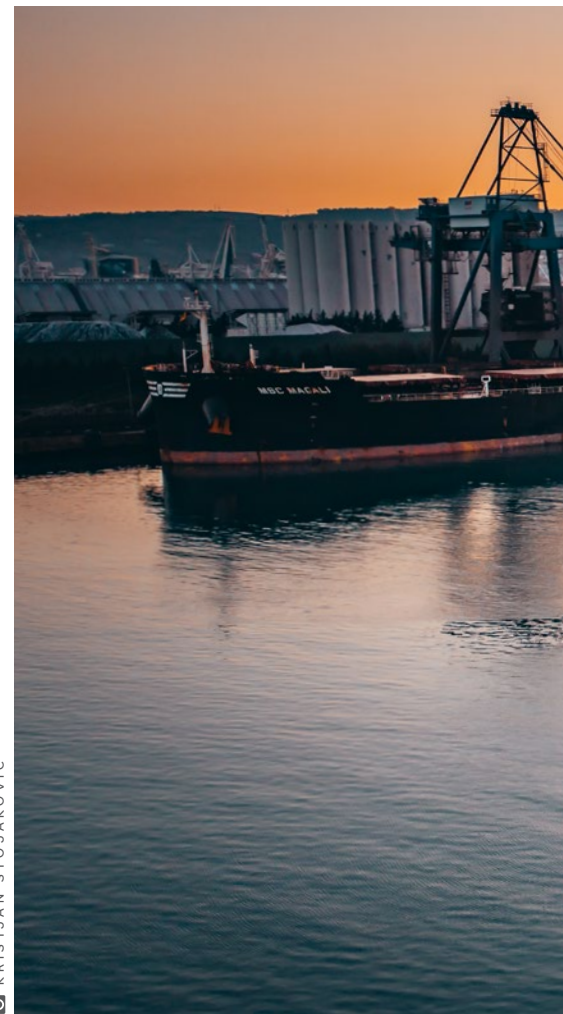
Kontejnarski terminal bo kmalu bogatejši za dve novi super post panamax dvigali. S tem bo na obali terminala operativnih kar 11 dvigal.

10 Na drugem pomolu gradimo skladišče 50G

Na območju skladišč generalnih tovorov na drugem pomolu nastaja novo zaprto skladišče 50G, ki bo namenjeno skladiščenju kosovnega materiala – valjane pločevine v kolutih.

11 Zgodovina, zakopana pod luškimi tlemi

Luka Koper bo kmalu pričela utrjevati nove skladiščne površine na ankaranski bonifiki, kjer prav zdaj zaključujejo arheološko raziskovanje terena.



© KRISTJAN STOJAKOVIČ

Rekordni mesec marec na kontejnerskem terminalu

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 MATEJA CLARICI

Kontejnarski terminal Luke Koper je v marcu z 99.533 pretovorjenimi TEU (kontejnerske enote) postavil nov mesečni rekord in tako presegel prejšnjega, ki smo ga dosegli marca 2021 (97.101 TEU). Na kontejnerskem terminalu so pretekli mesec zabeležili še en rekord: na eni ladji so pretovorili več kot 10.000 TEU in tako za dobrih tisoč TEU presegli dotedanjo količino. Optimistični pa so tudi podatki pretovora prvih treh mesecev leta, saj na skoraj vseh terminalih beležimo rast pretovora.

Nov mejnik prihaja v času, ko se koprski kontejnerski terminal in celotna pomorska panoga ter logistika v svetu soočajo z velikimi izzivi zaradi nerednih prihodov ladij, posledic epidemije covid-19 in nenazadnje vojne v Ukrajini. V zadnjem obdobju pa opažamo, da se zaradi zasedenosti zalednih skladišč širše v regiji in težav v logističnih verigah kontejnerji dlje zadržujejo na terminalu, kar v kombinaciji z večjim pretovorom vpliva na zasedenost skladiščnih površin znotraj pristanišča.

V Luki Koper smo na te razmere odgovorili s povečanjem števila skladiščnih mest in z dodatnimi kadrovskimi viri. »Zagotavljati moramo ne samo nemoteno delovanje

pristanišča, ampak tudi delovanje celotne transportne poti preko Kopra. Našim strankam, ki so prav tako zaslužne za doseganje poslovnih uspehov, moramo še naprej zagotavljati stalnost, zanesljivost in kakovost naših storitev. Zato bi se rad ob tej priložnosti še posebej zahvalil zaposlenim v družbi, ki včasih vlagajo nadčloveške napore, da ohranjajo pristanišče pretočno,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Boštjan Napast**.



Uprava družbe in vodstvo kontejnerskega terminala z zaposlenimi ob interni obeležitvi dosežka.



Vsi na isti barki

Vojna v Ukrajini ima čedalje večji vpliv tudi na logistiko. Eden od zadnjih ukrepov, ki ga je sprejela Evropska unija, je prepoved vplutja ladij pod rusko zastavo v pristanišča EU. V Kopru je bilo takih primerov v zadnjih letih zanemarljivo malo. Pa tudi sicer ni težko zamenjati zastave. Tuji logistični mediji so v prejšnjih dneh poročali o številnih primerih ruskih ladij, ki so spremenile državo registra. Samo marca je zastavo zamenjalo 11 ruskih tovornih ladij, kar je nekajkrat več kot običajno. Še vedno malo, saj ima Rusija registriranih več kot 3.000 tovornih ladij.

Zanimiva je tudi sveža novica iz sveta avtomobilske logistike, ki smo jo prejeli tik pred zaključkom redakcije in je prav tako povezana z Rusijo. Francoski ladjar CMA CGM, eden od treh največjih kontejnerskih ladjarjev, prisotnih v Kopru, bo prevzel skoraj 100-odstotni delež v skupini Gefco, ki je specializirana za avtomobilsko logistiko. Tudi Gefco je eden večjih poslovnih partnerjev naše družbe. Skratka, to nekdanje francosko podjetje, se je znašlo v težavah zaradi sankcij proti Rusiji, saj so bile njen lastnik ruske državne železnice. Kot so še sporočili iz CMA CGM v prihodnje načrtujejo združitev Gefca in švicarskega logista CEVA, ki so ga prevzeli leta 2019. Tako naj bi nastal globalni velikan na področju transporta avtomobilov.

Del tega posla si seveda obetamo tudi v Kopru, kjer smo se tudi v letu 2021 utrdili kot peto največje avtomobilsko

pristanišče v Evropski uniji. O tem več pišemo v notranjosti časopisa. In še vedno smo prvi med južnimi EU pristanišči. Glede na to, da nam je ravno pred kratkim vlada potrdila širitev koncesijskega območja na kasete 6a in 7a, ki bi jih, vsaj po sedanjih načrtih, namenili skladiščenju vozil, nameravamo ta primat obdržati. Vsekakor so te pridobitve dobrodošle tudi z vidika povečevanja pretovora kontejnerjev, saj bomo lahko v zaledju prvega pomola sprostili dodatne površine. Če bodo tudi prihodnji meseci podobni prejšnjemu, ki je bil po številu pretovorjenih TEU rekorden, potem nam milijon konec leta ne uide. Vendar, kot rečeno, je v tem trenutku največji izziv prostor. Tudi o tem pišemo v tej številki, kako smo poiskali dodatne rezerve. Razmere so seveda naporne za vse v logistični verigi, tako za nas, operaterja, kot za ostale deležnike. Tokrat lahko res rečemo, da smo vsi na isti barki. Slaba tolažba je samo v tem, da ima veliko pristanišč po svetu podobne težave. Ki pa so še vedno zanemarljive v primerjavi z vojno. Zato bodimo hvaležni, da imamo kaj pretovarjati, da živimo v miru in blagostanju. Vsi ostali izzivi so rešljivi.



Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Z novimi površinami do večjih kapacitet

Širitev koprskega pristanišča ureja več dokumentov, ki na različnih ravneh definirajo prostorski in časovni vidik širitve.

 ROK ŠTEMBERGER  KRISTJAN STOJAKOVIĆ

Temeljni dokumenti, ki urejajo to področje so trije:

- **Uredba o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture**, ki je stopila v veljavo julija 2008;
- **Državni prostorski načrt (DPN)**, sprejet leta 2011;
- **Program razvoja pristanišča (PRP)**, ki ga sprejme vlada in ga lahko sproti spreminja in dopolnjuje.

DPN kot osnova za urejanje prostora

Državni prostorski načrt predstavlja najširši možen kompromis za trajnostni razvoj pristanišča ob upoštevanju pomena pristanišča za Slovenijo, tehnoloških zahtev pristanišča, omejitev v prostoru ter vplivov na bivalno in naravno okolje. Obširen dokument je nastajal pet let, pri pripravi strokovnih podlag pa so sodelovali številni državni organi in institucije, Mestna občina Koper, urbanisti, arhitekti, krajinski arhitekti, gradbeniki, strokovnjaki s področja pomorskega prometa ter razvoja pristaniških tehnologij in opreme ter drugi. Vedeti moramo, da DPN ureja tako območje pristanišča kot kontaktna območja med pristaniščem in urbanimi področji.

V zadnjih letih tri širitve koncesijskega območja

S povečevanjem prometa, poglobljanjem morskega dna in drugimi projekti se je pojavila potreba po novih luških površinah, zato je vlada v zadnjih letih večkrat razširila koncesijsko območje. Junija 2018 je s spremembo uredbe

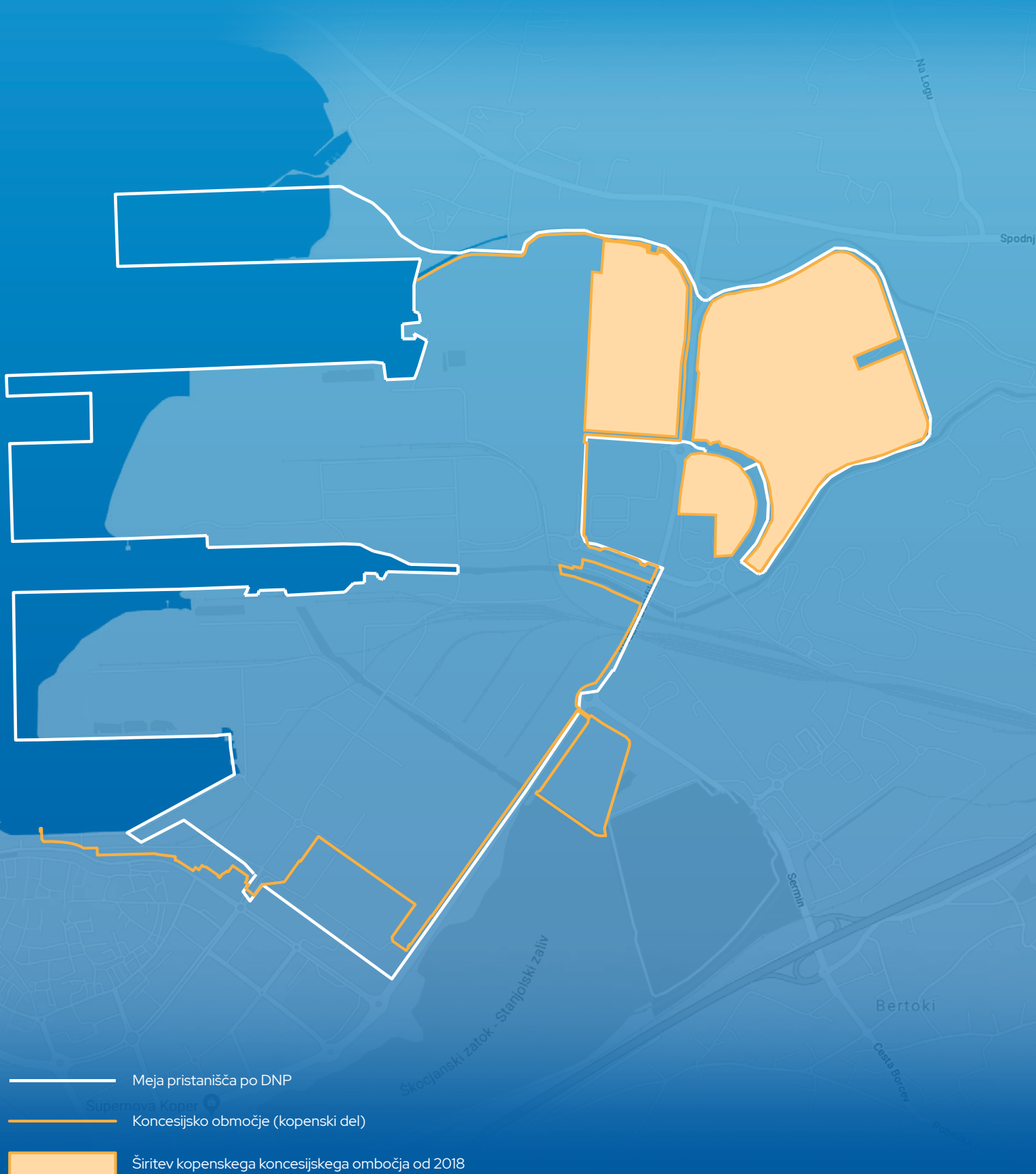
o upravljanju koprskega pristanišča razširila koncesijsko območje na kopnem za dodatnih 44 ha (območje ankaranske bonifike), na morju pa za 27 ha. Druga širitev se je zgodila aprila 2021. Morski del se je povečal za 21 ha, tudi na račun vplovnega kanala v prvi bazen, kopni del pa za 15 ha in vključuje kaseto 5A, ankaranski obrobni kanal ter posamezna območja bodočega kamionskega terminala. Zadnjo širitev koncesijskega območja so potrdili konec letošnjega marca in je vključevala kaseti 6A in 7A v skupni izmeri skoraj 12 ha. Vlada je območje dodatno razširila tudi na območju zunanega kamionskega terminala ter ankaranskega obrobnega kanala v delu, kjer bo investitor Luka Koper. Po zadnji širitvi meri skupno območje kopenskega dela koncesije 353 ha.

Program razvoja pristanišča (PRP)

Vlada je konec februarja 2021 sprejela program razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2021–2025. S tem je dala družbi Luka Koper zeleno luč za izvedbo v programu zajetih investicij. Razvojni program, ki upošteva usmeritve iz Strateškega poslovnega načrta družbe, je skladen s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 ter z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030. V PRP so vključene tudi investicije iz predhodnih programov razvoja in sprememb ter dopolnitev, ki so še v izvajanju. Program razvoja pristanišča je namreč drsni program, ki ga periodično posodabljam.



Od leta 2018 smo na kopnem pridobili dodatnih 71 ha, danes območje kopenskega dela koncesije meri skupaj 353 ha



Energetska kriza vpliva tudi na sosednja pristanišča

✍️ ARMIN SEJARIĆ 📷 KRISTJAN STOJAKOVIĆ

Ruski napad na Ukrajino je na naftnih trgih povzročil veliko skrbi glede oskrbe s to surovino, saj je Rusija ena večjih svetovnih proizvajalk in izvoznic. Če v koprskem pristanišču količina tovara za ruski in ukrajinski trg predstavlja zanemarljivi delež, pa je vprašanje, kako kriza vpliva na sosednji Trst, kjer letno pretovorijo približno 37 milijonov ton surove nafte.

Cene plina in nafte so se v zadnjem času zaradi vojne v Ukrajini precej zvišale. Številnim zahodnim državam, ki so odvisne od Rusije, to že povzroča težave, saj nadomestnih poti ni mogoče vzpostaviti čez noč. Skozi Luko Koper sicer ne pretovarjamo surove nafte, ampak le naftne derivate, drugače je v soseščini. Tržaško pristanišče je po pretovoru surove nafte največje v Italiji. Podjetje Siot, ki upravlja 753 kilometrov dolg naftovod Trst-Ingolstadt, z nafto 100% oskrbuje dve nemški regiji – Bavarsko in Baden-Württemberg, zadosti tudi 90 % potreb Avstrije in 50 % Češke.

Tržaški terminal pretovori 45 % nafte, ki jo pripeljejo iz ruskih pristanišč. Vendar zgolj 3 % te količine prihaja iz ruskih vrtin.

Direktor družbe Siot Alessio Lilli je za italijanski Il Piccolo nedavno poudaril, da terminal pretovori 45 % nafte, ki jo v Trst pripeljejo iz ruskih pristanišč. Vendar zgolj 3 % te količine prihaja iz ruskih vrtin, ostalo iz azerbajdžanskih in kazahstanskih pristanišč.

Tekoči tovari v sosednjih pristaniščih

V Trst je lani vplulo 425 tankerjev s surovo nafto, leta 2019 (pred pandemijo) 465. V Koper je lani priplulo 139 tankerjev, leta 2019 pa 172. Če odštejemo surovo nafto (37,2 milijona ton), so v tržaškem pristanišču lani pretovorili približno 200.000 ton ostalih tekočih tovarov. Po podatkih reške pristaniške uprave so lani pretovorili 6,8 milijona ton tekočih tovarov, leta 2020 8,1 milijona ton, medtem ko so leta 2019 pretovorili skupno 6,6 milijona ton tekočih tovarov. Terminal za tekoče tovore obsega del Omišaljskega zaliva na Krku. Terminal JANAF je z zaledjem Hrvaške povezan s plinovodom s kapaciteto 34 milijonov ton na leto. Od januarja lani tam deluje tudi terminal za utekočinjen naftni plin, na katerega računa tudi Slovenija pri zmanjševanju vpliva ruskega plina.



V Luki Koper pretovarjamo naftne derivate in ne surove nafte. Če smo v času (leta 2019) pred izbruhom epidemije koronavirusa pretovorili 4,3 milijone tekočih tovarov, se je v letih 2020 in 2021 ta številka precej zmanjšala na 3,3 milijone ton. Vpliv pandemije je bil neposreden, trpela je predvsem letalska industrija. Poraba naftnih derivatov se je zmanjšala, manj je bilo letalskega goriva (JET A1).

Prvi v Sredozemlju, peti v Evropi

✍️ ROK ŠTEMBERGER

Avtomobilska industrija se je v lanskem letu soočala s številnimi izzivi, ki jih je pandemija sprožila že v letu 2020, posledice pa se čutijo še danes. Pomanjkanje polprevodnikov, pa tudi čisto osnovnih materialov, kot so kovinski deli in pnevmatike, je dodobra zamajalo svetovno proizvodnjo avtomobilov. Sledile so motnje v logistiki, z velikimi nihanjem količin, kar še vedno povzroča preglavice pri ladijskih in kopenskih prevoznikih. Večina evropskih avtomobilskih terminalov se je soočila z daljšim zadrževanjem avtomobilov v njihovih skladiščih in velikimi nihanjem pri količini naloženih ali razloženih avtomobilov z ladij. Strokovnjaki sicer napovedujejo, da bodo motnje v proizvodnji vztrajale tudi letos. Prvih 10 evropskih pristanišč je lani pretovorilo 8,6 milijona avtomobilov, kar je 3,3 % več kot v letu 2020. Koper je tudi letos zasedel peto mesto, prva štiri pa še vedno trdno zasedajo severnoevropska pristanišča.

	Pristanišče	Pretovorjenih avtomobilov v 2021	Sprememba 21/20
1.	Zeebrugge (Belgija)	2.261.096	+3,1%
2.	Bremerhaven (Nemčija)	1.700.000	-0,8%
3.	Emden (Nemčija)	981.520	-4,3%
4.	Antwerp (Belgija)	821.547	+22,5%
5.	Koper	656.477	+6,3%
6.	Vigo (Španija)	503.225	+2,4%
7.	Barcelona (Španija)	499.011	+3,8%
8.	Valencia (Španija)	493.697	-7,4%
9.	Pirej (Grčija)	429.213	+40,3%
10.	Santander (Španija)	274.523	-15,0%

V večini navedenih pristanišč deluje po več avtomobilskih terminalistov, vendar podatki o pretovoru posameznih terminalistov niso dostopni. Vir: Automotive Logistics, FVL, April 2022

Tovor izrednih dimenzij dva dni do cilja

 MATEJA DOMINKO  MATEJA DOMINKO, JAN KOCJAN/COMARK

Za nekaj posebnosti na luških cestah, pa tudi tistih izven pristanišča, je "poskrbela" cisterna za shranjevanje plinov.

Šlo je za 70 ton težak valjast rezervoar s premerom 4,5 metrov in dolžine 26 metrov. Izdelali so ga v Turčiji in ga tam naložili na ladjo, pri nas pa smo tovor izrednih dimenzij preložili na kopno in nato iz skladišča premaknili na prikolico za izredne prevoze. Posebna prikolica je imela na vsaki strani daljinsko vodeno pogonsko enoto: »Celotna transportna kompozicija je bila dolga kar 57 metrov in teža 190 ton, kar je bil poseben izziv za transport tudi znotraj Luke Koper,« je delo komentiral **Klemen Butala**, direktor komerciale pri Comarku. Cisterna je po dveh nočeh vožnje prispela varno na cilj v Škofjo Loko, kjer jo bodo postavili navpično.

Valjast rezervoar s premerom 4,5 m in dolžine 26 m je dva dni potoval do Škofje Loke.

Naj jim dobro služi in čestitke uigrani ekipi Luke Koper ter Comarka za še en uspešno izpeljan projekt.



V Luki smo tovor preložili z ladje na kopno in iz skladišča na tovornjak, potem pa ...



... je iz pristanišča previdno in premišljeno odpotoval do Škofje Loke.

V Benetkah končujejo naši novi dvigali

 DANJEL ZOBEC  LIEBHERR CONTAINER CRANES

Kontejnarski terminal bo kmalu bogatejši za dve novi super post panamax dvigali. Po dimenzijah in lastnostih bosta enaki obstoječima KD 59 in KD 60, ki smo ju nabavili leta 2017. S tem bo na obali terminala operativnih kar 11 dvigal.

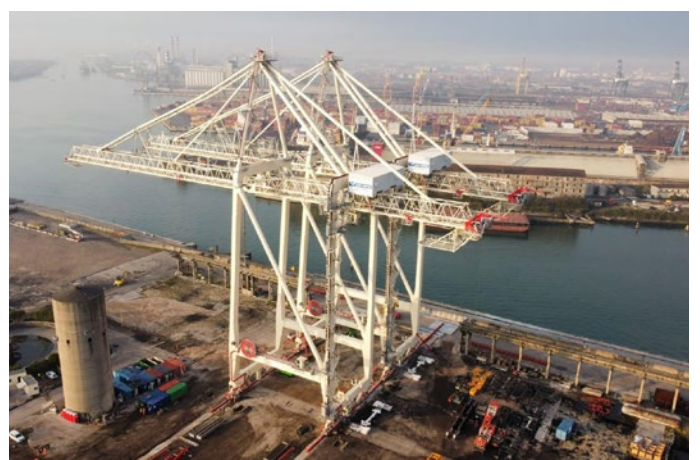
Dvigali sta v zadnji fazi sestavljanja v italijanski luki Marghera pri Benetkah. Vsako dvigalo tehta dobrih 1.200 ton, k nam pa bosta eno za drugim pripluli na 90-metrski maoni. Prvo dvigalo bodo na maono naložili predvidoma v drugi polovici aprila, kmalu za tem pa pričakujemo še drugo. Ko bomo dvigali preložili na kopno, bomo najprej opravili prevzem, ki bo trajal približno tri tedne za vsako dvigalo. Vsako dvigalo bomo priklopili na 20 kV električno in optično omrežje ter pričeli s testiranjem (vzdržljivostni test, preobremenitveni test, testni protokol ...).

Na pogled enaki, a z dodatnimi funkcionalnostmi

Na pogled bosta dvigali res enaki prejšnjim, a bosta vseeno opremljeni s kar nekaj novostmi. Imeli bosta:

- nov sistem za pomoč pri upravljanju dvigala (Semi automatic drive);
- nov sistem za preprečevanje porušitve kontejnerjev na ladji;
- nov sistem za pozicioniranje tovornjakov;

- dodatno postajo za direkten dostop v kabino upravljalcev dvigal;
- že montirane kletke za prevoz oseb;
- nosilce na morski strani za hrambo OH adapterja;
- sistem vodnega hlajenja frekvenčnih pretvornikov v elektro prostoru;
- laserski sistem za preprečevanje trka dvigala v oviro oz. sosednje dvigalo;
- nov laserski sistem za preprečevanje trka roke dvigala v ladjo;
- brezžični panel za upravljanje dvigala za izvajanje servisnih posegov;
- LED razsvetljava.



7. april – dan slovenske zastave

 MATEJA DOMINKO

Slovenska narodna zastava se je prvič uveljavila leta 1848, v času narodnega preporoda. Današnja zastavo s sodobnimi simboli, ki zrcalijo našo nacionalno identiteto, je tik pred slovensko osamosvojitvijo 24. junija 1991 določila slovenska skupščina. Slovenska trobojnica v grbu nosi tudi dve modri krivulji, ki simbolizirata morje in reke.

Zastave na ladjah

Tovorne in potniške ladje morajo imeti izobešene zastave skladno z zakonodajo in pomorsko tradicijo. Ladja ima ves čas plovbe izobešeno svojo **nacionalno zastavo** – zastavo države, kjer je plovilo registrirano. Če

se nacionalnost posadke ali pomembne osebe na ladji razlikuje od zastave nacionalnosti plovila, je lahko pod to zastavo obešena še zastava nacionalnosti posadke.

Vljudnostna zastava

Ko ladja vpluje v teritorialno morje druge države, mora posadka na krovu pravilno izobešiti tudi nepoškodovano **vljudnostno zastavo** države gostiteljice. Vljudnostna zastava je praviloma izobešena na krmi plovila, na krmnem drogu ali drugem ustreznem vidnem mestu, zato na vseh ladjah v Luki Koper visijo slovenske zastave, kar je še posebej v vetrovnem vremenu lep pogled.

Prenovljena spletna mesta odvisnih in pridruženih družb

 ROK ŠTEMBERGER

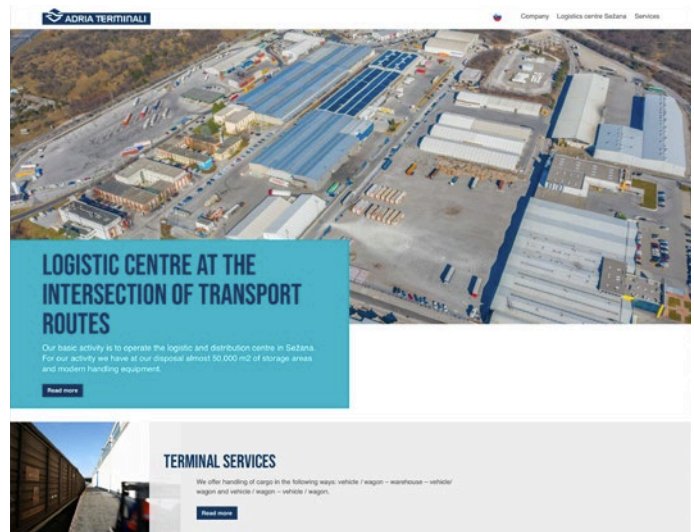
Po lanski prenovi spletne strani Luke Koper smo letos osvežili še strani družb Luka Koper INPO, Adria Terminali, Adria Transport in Adria Tow. Pri dizajnu in vsebini smo upoštevali zakonitosti preglednosti in dobre uporabniške izkušnje, vse skupaj pa povezali z optimizacijo za spletne iskalnike (SEO). S tehnične plati so strani sedaj še bolj prilagojene mobilnim napravam, ki danes predstavljajo več kot polovico dostopov uporabnikov. Več pa seveda na spletu.

www.luka-inpo.si

www.adria-terminali.si

www.adria-tow.si

www.adria-transport.com



Obiskali so nas dijaki GEPŠ Piran

 ARMIN SEJARIĆ

Ob sproščanju omejitev zaradi covida-19 so se ponovno odprle možnosti ogledov koprskega pristanišča, ki je vselej zanimivo tako za splošno javnost kot za specifične skupine. Pred tedni nas je tako obiskala skupina dijakov prvega letnika Gimnazije, elektro in pomorske šole Piran (GEPŠ Piran).

Morda bodo prav ti dijaki in dijakinje v naslednjih letih naši sodelavci. Gre za skupino srednješolcev, ki so se zaradi zanimanja za luko in z njo povezane dejavnosti odločili za program logističnega tehnika. Tam trenutno pridobivajo teoretično znanje ter spoznavajo poklica logističnega tehnika in pomorskega agenta. S pomočjo predavateljev strokovnih predmetov, ki so zaposleni v agencijah in špedicijah, črpajo kakovostno praktično znanje in se tako že pripravljajo na delovno okolje. Z avtobusom so se odpravili po pristanišču, si z zanimanjem ogledali različne terminale in vrste tovora ter spremljali, kako poteka delo v luki. Morda bodo dijaki ob

tem spodbudili še koga, da se odloči za poklic, ki je precej dinamičen in pester, z nešteto možnostmi za razvijanje idej.

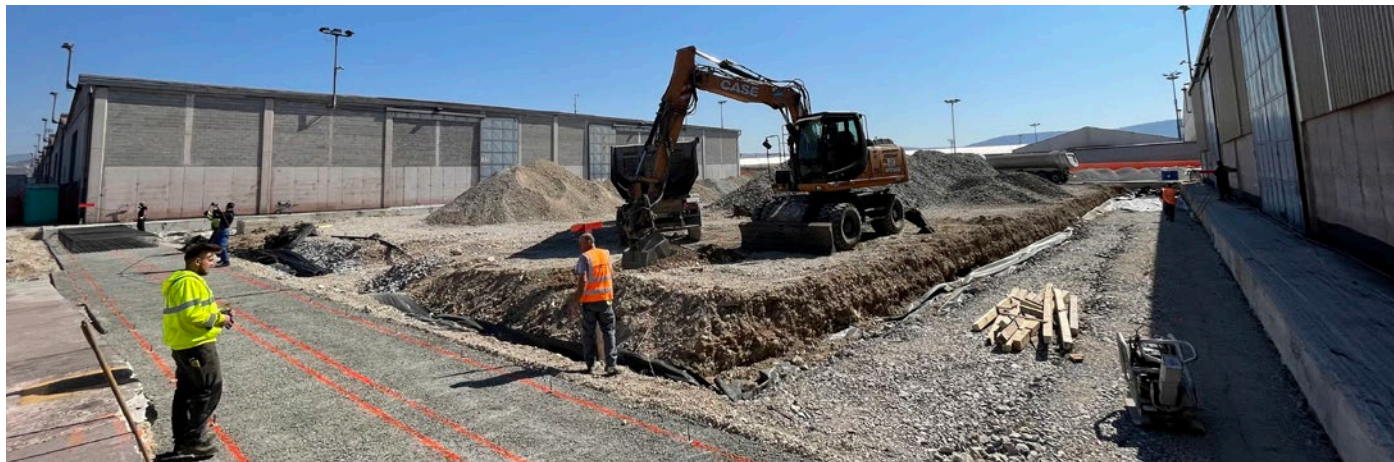


Dijaki GEPŠ Piran so si ob spremstvu dveh učiteljev ogledali pristanišče in spoznali delo v Luki Koper.



Na drugem pomolu gradimo skladišče 50G

  ARMIN SEJARIĆ



Delavci podjetja Kolektor CPG, ki trenutno gradijo temelje novega skladišča za generalni tovar in utrjujejo tla, bodo dela zaključili predvidoma v drugi polovici letošnjega leta.

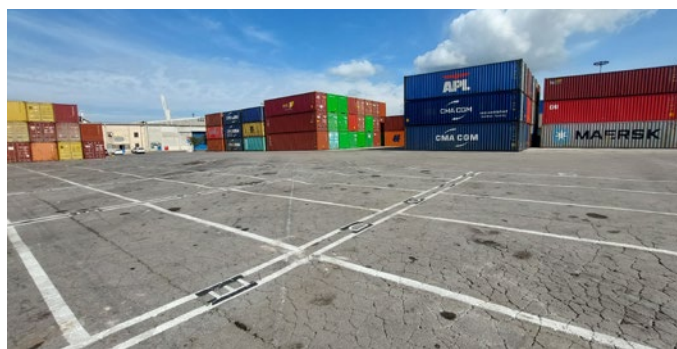
Na območju skladišč generalnih tovorov na drugem pomolu že več tednov brnijo gradbeni stroji. Tam nastaja novo zaprto skladišče 50G, ki bo namenjeno skladiščenju kosovnega materiala – valjane pločevine v kolutih. Z novim skladiščem bomo še bolj prilagodljivi, produktivni in konkurenčni. Na površini približno 2.800 m², med skladišči 50F in 51A, gradimo novo zaprto večnamensko skladišče. Prostor, v katerem ne bo vmesnih stebrov, bo omogočal neovirano

manipulacijo. Strešna konstrukcija skladišča, ki bo po izgradnji segal več kot sedem metrov visoko, bo iz paličnih nosilcev, položenih na jeklene stebre. Imelo bo dvokapno streho, osnovno kritino bo predstavljala profilirana pločevina. V zaprtem skladišču nosilnosti 70 KN/m² bomo uredili razsvetljavo, vodovodno napeljavo in odvodnjavanje. Gre za investicijo, vredno nekaj več kot milijon evrov. Trenutno je v pristanišču sicer 400.000 m² zaprtih skladišč.

Nove skladiščne površine za kontejnerje

 ARMIN SEJARIĆ  ROK ŠTEMBERGER

Za glavnim vhodom v Luko Koper, kjer je imel svoje prostore kamionski terminal, smo pred časom zarisali skupno 333 novih površin za skladiščenje kontejnerjev, kar nam daje možnost skladiščenja dodatnih 1.000 TEU. Ob vse večjem pretovoru in pomanjkanju prostora vselej skušamo iskati nove površine za skladiščenje tako kontejnerjev kot tudi drugih tovorov. Zaradi stiske s prostorom prazne kontejnerje že skladiščimo do maksimalne višine in obremenitve tal.



Bili smo na Fruitlogistici 2022

 MILENA SLOBKO JERMAN  ARHIV LUKE KOPER

Največji svetovni strokovni sejem s področja sadja in zelenjave v Berlinu je po pandemiji ponovno odprl vrata številnim udeležencem, ki so vključeni v proizvodnjo, trgovino in logistiko hitropokvarljivega blaga. Razstavljalcev je bilo "le" 2000 iz 88 držav, a je dogodek pritegnil enako število obiskovalcev kot leta prej. Izvoz (197 mrd €) kmetijskih pridelkov iz EU je presegel uvoz (150 mrd €): 21 % EU izvoza je bilo v letu 2021 namenjenega v Veliko Britanijo, sledijo ZDA (12 %). Spremenjeni vzorci potrošnje v času pandemije niso pomembno vplivali na zmanjšanje blagovnih tokov v EU, dobavitelje pa najbolj skrbijo nepričakovane spremembe na globalnem trgu zaradi vojne, višji logistični in drugi stroški v celotni verigi do potrošnika, vpliv pomanjkanja šoferjev v EU na dostavo blaga in kupna moč potrošnikov za nekatere vrste

dražjega sadja. Na dogodku smo opazili predstavitve iz novih proizvodnih področij, ponovno več evropskih pristanišč, na svoji stojnici pa tudi 10 izvoznikov iz Ukrajine.



Zgodovina, zakopana pod luškimi tlemi

Luka Koper bo kmalu pričela utrjevati nove skladiščne površine na ankaranski bonifiki, kjer prav zdaj zaključujejo arheološko raziskovanje terena. Pogovarjali smo se z Luko Rozmanom, vodjo ekipe arheologov podjetja Avgusta iz Idrije.

 MATEJA DOMINKO  MATEJA DOMINKO, LUKA ROZMAN



»Dvomesična izkopavanja na območju bodočih površin Luke Koper bodo končana v drugi polovici aprila, obdelava pridobljenega gradiva pa do poletja,« je povzel **Luka Rozman**, vodja arheološke raziskovalne ekipe.

Zakaj sploh začnemo z arheološkimi raziskavami?

Določena območja so varovana s kulturnovarstvenim režimom, zato je treba tam pred pričetkom gradbenih del opraviti arheološke raziskave. Širše območje ankaranske bonifike je bilo naseljeno že v neolitiku (mlajši kameni dobi) in bronasti dobi, še pred 100 leti pa so bila tukaj solinska polja. Investitor (Luka Koper) se je odločil, da bo ta zemljišča uporabil za širitev svoje dejavnosti in prvi pogoj za to je, da se teren arheološko sprost.

Kako veste, kje kopati?

Pred dvema letoma smo najprej sondirali celoten teren in s tem določili 6 izkopnih polj, kjer smo po sondažnih ugotovitvah in starih načrtih sklepali, da bomo našli tako ostanke solinarske arhitekture kot tudi elemente rimskodobne poselitve.

So kakšne posebnosti na tem območju?

Tukaj smo tako nizko, nadmorska višina je praktično enaka morski gladini, da bi nam lahko nagajala podtalna voda, a letos zaradi suše teh težav ni bilo. Najbolj problematična je bila zelo zbita zemlja, zato je bilo fizično delo kar naporno. Po odstranitvi zemlje in kamnite ruševine smo iz tal naposled izluščili zidove solinarskih hiš in kamnitih škarp vodnih kanalov ter pripadajoče najdbe.

Tehnologija napreduje. Bi že lahko nadomestila klasično ročno delo?

V stroki na splošno velja, da se v arheološke depozite posega čim manj, saj so s tem tudi najmanj ogroženi. Če vendarle pride do gradbenega izkopa, ko bi bila kulturna dediščina uničena, si lahko s tehnologijo pred tem pomagamo, npr.

pri ugotavljanju preteklih arhitekturnih ostalin. Pri tem uporabljamo georadar, ki deluje kot neke vrste rentgen. Različne tehnološke postopke uporabljamo pri določanju starosti predmetov, preverjanju uporabljenih materialov, izvoru predmetov ... A rezultate še vedno preverjamo ročno s klasičnim kopanjem s krampi, lopatami, strguljami, metlicami.

Kaj ste pri tem raziskovanju našli?

Predvsem ostaline solinarske infrastrukture – tipičnih hiš, vodnih kanalov, speljanih mimo solnih polj, zapornic in kamnitih valjarjev. Prednost tokratne raziskave je, da raziskujemo nekaj, kar nekaj kilometrov stran dejansko še stoji. To so solinarski objekti v Strunjanskih in Sečoveljskih solinah. Med drobnimi najdbami izstopa beloprstena lončenina s potiskom orientalskega izvora, večje število pip za kajenje, novec, večinoma vse iz 18. in 19. stoletja. Naj omenim še, da smo dva metra pod naplavinami Rižane nedaleč stran našli za nas dragoceno lončeno posodico, ki izhaja iz obdobja med leti 1.000 in 1.300 pred našim štetjem.

Kaj se zgodi z najdbami?

Ostaline v celoti izkopljemo in skrbno dokumentiramo, geopozicioniramo njihovo lokacijo, naredimo tudi 3D modele za analizo. Kadar se investitor odloči, da bo kopal teren in posegal v arhitekturne ostanke, moramo vzeti iz zemlje vse, tudi zidove. V nasprotnem primeru jih pokrijemo s filcem in zasujemo. Tako bo tudi tu, saj boste površino le utrdili in asfaltirali, zato bodo najdbe v globini ohranjene za zanamce. Drobne najdbe bomo po temeljiti obravnavi oddali v pristojni muzej, kjer bodo na ogled splošni javnosti.

Zgodovino pod našimi nogami torej skupaj oživljamo ...

Sodelovanje z Luko Koper je zelo kooperativno, podjetje se zaveda svoje vloge, ki jo ima v lokalnem okolju ter v svetu, in rade volje vlaga v ohranjanje kulturne dediščine. Sodelovanje med gospodarstvom in kulturo v tem primeru poteka odlično, zato lahko z delom in odkritji razvijamo našo znanost, hkrati pa vračamo okolju in ohranjamo identiteto kraja ter ljudi.



Na ankaranski bonifiki v zaledju pristanišča so bile še pred 100 leti soline, o čemer priča najdena solinarska infrastruktura.

Spet smo tekli v živo na Istrskem maratonu

V nedeljo, 10. aprila, smo se kot generalni pokrovitelj udeležili 8. Luka Koper Istrskega maratona, ki je po dveh letih spet potekal v živo. Dogodek podpiramo že od prve izvedbe, kot generalni pokrovitelji pa bomo sodelovali še v naslednjih štirih letih.

✍ MATEJA CLARICI 📷 MATEJA CLARICI, SEBASTJAN ŠIK

»V društvu Istrski maraton smo zelo ponosni, da je Luka Koper ponovno pristopila k sodelovanju kot generalni pokrovitelj te prepoznavne prireditve. Še toliko bolj, ker takšna podpora pomeni, da lahko Istrski maraton kljub nedavnim izzivom, ki jih je prireditvam prinesla epidemija, uresničuje vizijo o spodbujanju k aktivno obarvanemu preživljanju prostega časa. Prepričani smo, da je prav skrb za zdravje in sodelovanje z lokalno skupnostjo pomemben gradnik dobrih odnosov z vsemi deležniki,« je povedal **Simon Rusjan**, predsednik društva.

2.500 tekačev iz Slovenije in sosednjih držav

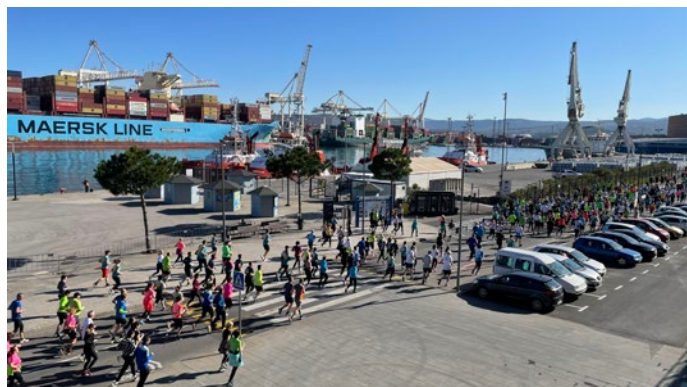
Največje športne prireditve na Obali se je udeležilo več kot 2.500 tekačev tako iz Slovenije kot Italije, Hrvaške, Avstrije in drugih držav. Med njimi je bila tudi luška ekipa športnikov, ki so tekaške zmogljivosti merili

na rekreativnem teku (10 km) in polmaratonu (21 km).

»Udeležba na Istrskem maratonu je dober primer team buildinga, tek in druženje, boljše kombinacije ni. Trasa na rekreativnem teku ni bila zahtevna. Organizacija je bila super, vzdušje fenomenalno in to smo vsi komaj čakali po dveh letih. Zelo lepo je, da Luka Koper podpira tak velik dogodek na Obali,« je navdušeno povedal **Boštjan Gutnik** iz terminala razsutih tovorov.

Vsem luškim tekačem iskreno čestitamo, vse pohvale pa tudi organizatorjem Istrskega maratona!

Udeležba na Istrskem maratonu je tudi dober primer team buildinga, tek in druženje, boljše kombinacije ni.



Izdelke prodajajo v 60 državah po celem svetu

Uganete, kaj imajo skupnega Center vodnih športov v Žusterni, Brnik Terminal 2.2., DM logistični center v Nemčiji, Coca Cola na Irskem in Ikea v Izraelu? Tem in še mnogim objektom po celem svetu je skupno, da njihove fasade nosijo podpis podjetja Trimo iz Trebnjega. Ustanovljeno je bilo leta 1961 in je že od samega začetka pomemben zaposlovalec v Trebnjem in širši okolici. Danes je v Skupini Trimo zaposlenih 448 ljudi.

 MATEJA CLARICI  ARHIV TRIMO

Trimo je eden vodilnih evropskih ponudnikov visokokakovostnih rešitev za ovoje stavb, vključno z ognjevarnimi strehami in fasadami ter kovinskimi modularnimi enotami za poslovne objekte. Njihovi ključni proizvodi in rešitve so ognjevarni paneli Trimoterm FTV, ki jih uporabljajo za zunanje in notranje stene, požarne zidove in strope za industrijske, poslovne, športne in druge tipe stavb. Uporabljajo jih tudi v najbolj zahtevnih okoljih, kot sta živilsko predelovalna in farmacevtska industrija.

Rdeča pika za ArtMe

Sledi Qbiss One, kovinski stenski sistem. Ta nudi različne kombinacije sestavljanja fasad in številne oblikovalske možnosti, ki omogočajo povsem individualni arhitekturni videz. »Tu smo še posebej ponosni na ARTME rešitev, saj smo zanjo prejeli ugledno oblikovalsko nagrado Red Dot. ArtMe je nova, edinstvena, visoko tehnološka površinska obdelava, ki omogoča neomejene možnosti oblik, vzorcev in vizualnih učinkov, ki lahko na fasadni površini izražajo najbolj kreativne ideje,« povedo v Trimu.

Od pisarne do kompleksnih modularnih enot

Trimo je tudi eden vodilnih ponudnikov modularnih prostorskih rešitev (montažnih objektov, sestavljenih iz kontejnerjev) z več kot 30 let izkušenj in skoraj 100.000 proizvedenimi enotami, dobavljenimi po celem svetu. Prva modularna enota, ki so jo oblikovali v Trimu, je bila preprosta pisarna. Danes pa izdelujejo enote, ki se uporabljajo za trgovine, šole, vrtce, stanovanja, vojaška naselja, spalnice, mobilne postaje, klube in številne druge namene. Trimove modularne enote so izdelane iz okolju prijaznih materialov in jih je mogoče skoraj 100% reciklirati. »Naši naročniki so ugledna in velika imena svetovnega

gospodarstva iz različnih panog. Od avtomobilske industrije, športa, letalskega prometa, kulturnih ustanov, bolnišnic in drugih objektov zdravstvene oskrbe, nakupovalnih središč, logističnih objektov in skladišč ... Rešitve oblikujemo za res zelo raznolike potrebe,« pravijo.

Ko razmišljamo o logistiki, imamo vedno najprej v mislih domače partnerje v Luki Koper. Zaupamo njihovim rešitvam in cenimo prilagodljivost.

Luka Koper tudi za Trimo okno v svet

Trimo sodi med največje slovenske izvoznike, saj izvozi več kot 90 % svojih izdelkov in storitev. Trimo izdelke prodaja v 60 državah po vsem svetu, ima vzpostavljeno prodajno mrežo v 27 državah in ima proizvodne zmogljivosti v Sloveniji in Srbiji. Njihovi ključni trgi so Zahodna Evropa (Velika Britanija, Nemčija, Belgija ...), pa tudi Poljska in balkanske države. »Luka Koper je brez dvoma naše okno v svet, četudi pri tem vedno poslujemo preko špediterja. Ta za nas uredi vse potrebno, skrbi za termin, lokacijo, potrebno število kontejnerjev. Kar 95 % naših produktov pošljemo v svet prav preko domače Luke Koper. Naše destinacije so Singapur, Kitajska, severna in južna Azija, Avstralija, Izrael, afriške države. Kriteriji za odločanje o izboru logističnih partnerjev so predvsem odzivnost, cena in spoštovanje zelenih terminov. Logistiko v Evropi imamo dobro urejeno, za logistiko v svet pa vedno izberemo Luko Koper in si želimo le še več poslov. Ko razmišljamo o logistiki, imamo vedno najprej v mislih domače partnerje v Luki Koper. Zaupamo njihovim rešitvam in cenimo prilagodljivost,« še pravijo v Trimu.



Trimove fasade najdemo po celem svetu in so zelo različnih oblik in dimenzij. Omogočajo pa tudi neomejene možnosti kreativnih rešitev.

Operativna vaja prostovoljnih luških gasilcev PIGD

✍ GORAN KOCJANČIČ 📷 DAMJANA ŠUBER ŠKRLJ

V Prostovoljnem industrijskem gasilskem društvu Luke Koper (PIGD LUKA KOPER) je trenutno aktivnih 15 operativnih gasilcev. Ti smo se 2. aprila udeležili krajše delovne vaje z najnovejšim večnamenskim gasilskim vozilom – cisterno, ki jo za delo v pristanišču uporablja Poklicna gasilska enota Luke Koper (PGE LUKA KOPER). Usposabljanje s tem specialnim luškim gasilnim vozilom (TLF 15000 Hydromatic HRET proizvajalca Rosenbauer) sta vodila gasilca luške poklicne gasilske enote, ki sta nam zelo podrobno razkazala zmogljivosti vozila. Prostovoljni gasilci smo se tako seznanili z uporabo edinega takega vozila v Sloveniji in sami poskusili daljinsko vodeno dvižno preklopno roko na strehi vozila, ki je poleg opreme za

gašenje opremljena tudi s prebojno konico, barvno kamero in termo kamero za nadzor temperature.



Bolničarji pričeli z letnim usposabljanjem

✍ MATEJA DOMINKO 📷

Luka Koper mora zaradi velikega števila zaposlenih imeti tudi svojo ekipo usposobljenih bolničarjev, ki jih aktivira predvsem ob večjih nesrečah ali v izrednih razmerah. Aprila smo pričeli letno usposabljanje in preverjanje znanja. »V okviru Rdečega križa Koper je vpisanih šest ekip prve pomoči, kamor niso vštete ekipe prostovoljnih gasilskih društev in delovnih organizacij, kot je Luka Koper. Za delo na terenu jih dodatno usposabljam z različnimi vajami. Za delovne organizacije ne vodimo seznama bolničarjev, vemo pa za Luko Koper in Titus Dekani, saj obe podjetji vlagata v razvoj bolničarskih ekip in s tem skrbita za večjo varnost svojih zaposlenih. Prav ti dve podjetji sta tudi pri vrhu po številu aktivnih krvodajalcev, kar veliko pove tako o vodstvu, ki spodbuja ta plemenita dejanja, kot o ljudeh, ki se na klic po pomoči odzivata bodisi kot bolničarji ali krvodajalci,« je povzel **Matjaž Poniž** z Rdečega križa Koper.



Predavajo nam licencirani zdravstveniki, obdelamo pa krvavitve in rane, poškodbe sklepov in kosti, nujna stanja, nenadna poslabšanja stanj, triažo, transport in položaje poškodovancev ter zadnji del – delovanje ekipe v sklopu predpisane formacije in umestitev delovnih nalog ekipe v nesrečah z več poškodovanimi.

Nov fitnes na Terminalu sipkih tovorov

✍ MATEJA DOMINKO 📷 KRISTJAN STOJAKOVIČ

Na TST so postavili drugi vadbeni poligon za zaposlene. Lokacije izbiramo tam, kjer si lahko zaposleni vzamejo nekaj minut za raztezanje mišic in prekrvavitev telesa. Dva gibalna koticčka tako že stojita, načrtujemo pa že naslednjega, ki bo stal v novih prostorih za počitek na Kontejnerskem terminalu.

Zakaj? Večino delovnega časa smo v enakem položaju ali opravljamo enake gibe, zato se lahko pojavijo bolečine v križu. Najučinkovitejši ukrep za omilitev ali preprečevanje težav je aktiven odmor, ki hkrati vpliva tudi na zmanjšanje stresa, povečanje koncentracije in produktivnosti.

Koliko? Priporočamo vsaj dva aktivna odmora po 10 minut. Praviloma začnemo z vsaj 2-minutno hojo za prekrvavitev telesa, nadaljujemo z gimnastičnimi vajami in zaključimo z raztezanjem mišic.



Drugi luški vadbeni poligon za zaposlene že stoji na TST. Pred vadbo pregledamo napravo, da je stabilna, suha in brez poškodb ter se ogrejemo, pri vadbi pa vedno upoštevamo navodila na posamezni napravi.



KOPER
Part of Koper

03 KONECRANES
NOSILNOST 40 T

PRISTANIŠKI DAN

Sobota, 21. maj 2022
Potniški terminal Luke Koper

Vodeni brezplačni ogledi pristanišča,
poseben ogled kontejnerskega terminala,
spremljevalni program za otroke.

OBVEZNE PRIJAVE (odpremo jih maja)
Več o dogodku na www.zivetispristaniscem.si



VABLJENI



Luški glasnik je časopis Skupine Luka Koper.

Izdajatelj: Luka Koper, d. d.

Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper

Odgovorni urednik: Sebastijan Šik

Izvršna urednica: Mateja Dominko

Redakcija: Mediade d. o. o.

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

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

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1.700 izvodov

ISSN 2350-3904

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

»Ne moreš zmagati, če se ne naučiš izgubljati.«
Kareem Abdul Jabbar