

Tuški

G L A S N I K

2022/03

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



Praznujemo
dan pomorstva

5 **Krepitev gospodarske aktivnosti zaznamovala poslovanje v letu 2021**

Lani je bilo občutiti postopno okrevanje in krepitev gospodarske aktivnost v mednarodnem okolju, kar je vplivalo tudi na dobre poslovne rezultate Luke Koper.

7 **Vpliv rusko-ukrajinske vojne na logistiko**

V Luki Koper budno spremljamo razmere v Ukrajini in dogajanje v logističnem sektorju.

7 **Prva potniška ladja še nikoli tako zgodaj**

Začetek potniškega ladijskega turizma smo letos predvideli za konec marca, a je prva potniška ladja priplula že 22. februarja.

12 **100 let od rojstva očeta Luke Koper**

Danilo Petrinja - Primož se je rodil 20. februarja 1922 v Petrinjah pri Kozini. Bil je soustanovitelj Luke Koper in njen drugi direktor.

13 **Ste vedeli, da v luki merimo kar tri vrste hrupa?**

O hrupu smo se pogovarjali s Klaro Rupnik z Zavoda za varstvo pri delu in s sodelavcem Andrejem Pučkom.



ARHIV LUKE KOPER

Država bo Luki Koper omogočila širitev

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 MATEJA DOMINKO

15. februarja je bil na delovnem obisku v Luki Koper minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec**. Z upravo družbe so se pogovarjali o razvojnih načrtih pristanišča, predvsem o pridobivanju dodatnih zemljišč za širitev pristaniške dejavnosti. Potem ko je država lansko leto že vključila v koncesijsko območje t. i. kaseto 5A (velikosti 5,6 ha) v zaledju tretjega bazena, se enako obeta tudi sosednjima kasetama 6A in 7A (skupaj dodatnih 12,4 ha).

Minister si je ogledal tudi gradbišče podaljšanja prvega pomola. Projekt, ki bo omogočil povečanje kapacitete kontejnerskega terminala na poldrugi milijon TEU, bomo zaključili do sredine leta. Omenil je tudi projekt izgradnje drugega tira, ki je v polnem teku, in obljubil investicije države tudi v modernizacijo ostalih odsekov slovenskega železniškega omrežja. Država bo tako do leta 2027 investirala dodatnih 670 milijonov evrov samo v železniški odsek med Ljubljano in Divačo, da bi maksimalno izkoristili potencial drugega tira.



»Luka Koper ima vso podporo države pri vseh investicijah v razvoj, predvsem v kontejnerski terminal. Zato pozdravljam smele načrte uprave, ki namerava v prihodnje povečati kapacitete tega terminala tudi na severni del prvega pomola,« je po ogledu gradbišča in vzponu na kontejnersko dvigalo dejal minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec (levo).



Prej covid, danes logistiko ogroža vojna

Kako hitro se spreminjajo stvari v logistiki lahko opazujemo v teh dneh, ko se je na pragu Evropske unije razplamtela vojna, kakršne si ne bi predstavljali niti v sanjah. Bodimo iskreni, nihče si ni predstavljal, da bi lahko v letu 2022 nekdo poslal tanke nad drugo državo. V večini konfliktov v zadnjih dvajsetih letih smo bili priča bodisi državljanskim vojnám ali pa letalskim napadom drugih držav na strateške cilje. Nismo pa videvali posnetkov kilometrskih kolon oklepnikov in tankov na mestnih ulicah. Vse to nas je spomnilo, da smo imeli pred tridesetimi leti, v času osamosvajanja države, veliko sreče in poguma, da se taiste podobe niso ponovile tudi pri nas, in da ne moremo biti več prepričani, da smo v Evropi 21. stoletja varni pred vojnami.

Razmere v Ukrajini in Rusiji vplivajo tudi na logistiko. Analitiki sicer pravijo, da bodo posledice šele vidne. Vendar nekatere opazimo že danes. V uvodniku prejšnji mesec sem se spraševal, ali lahko zaradi visokih ladijskih vozni pričekujemo manjši uvoz hitro pokvarljivega blaga, predvsem sadja in zelenjave, ki imajo nizke marže. Vendar so se v pičlih nekaj tednih razmere obrnile na glavo. Hladilnih (t. i. frigo) kontejnerjev je vse več, tako da smo morali celo omejiti sprejem. Razlogov je več, vendar je velik del igre tudi vojna v Ukrajini. Pretrgale so se namreč ustaljene dobavne verige in tovor išče nove poti. Zaskrbljeni so v Turčiji, konkretno v Antaliji, kjer 60 odstotkov sadja in zelenjave izvozijo v Ukrajino in Rusijo.

Po drugi strani se soočajo tudi s »konkurenco« drugih proizvajalcev iz držav, ki nimajo več dostopa do ruskega trga. Zaskrbljeni so tudi v Južnoafriški republiki, ki osem odstotkov svojega sadja izvozi v Rusijo, predvsem zaradi manjšanja kupne moči. Zaskrbljeni so v Izraelu, ki tudi že preusmerja blagovne tokove, tudi v Koper. In to je le začetek. Kakšen vpliv bo imelo pomanjkanje surovin iz Ukrajine in Rusije na proizvodnjo v Evropi, bomo še videli.

Nič kaj optimistične napovedi v mesecu, ko v Sloveniji obeležujemo dan pomorstva oziroma kar je od pomorstva ostalo. Čeprav pomorstvo niso le ladje, ampak vsa industrija in dejavnosti, ki so povezane z morjem. Pristanišče je danes nosilni steber te politike, zato smo dolžno pozornost posvetili tudi »očetu« Luke Koper Danilu Petrinji ob 100-letnici njegovega rojstva. Fotografija nad uvodnikom lepo simbolizira njegovo vizijo: kjer je nekoč stalo morje, ki je objemalo obale otoškega mesta Koper, se danes razprostira pristaniški kompleks, ki je v nekaj desetletjih postal vodilni logistični igralec v regiji.



Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Krepitev gospodarske aktivnosti zaznamovala poslovanje v letu 2021

V letu 2021 je bilo občutiti postopno okrevanje in krepitev gospodarske aktivnosti v mednarodnem okolju, kar je vplivalo tudi na dobre poslovne rezultate Luke Koper, čeprav je pojav nove različice virusa ob koncu lanskega leta povečal negotovost finančnih trgov in nekoliko zavrl širše okrevanje.

 ROK ŠTEMBERGER

Skupina Luka Koper je lani ustvarila 228,4 milijona evrov prihodkov od prodaje, kar je 9 % več kot v letu 2020 in 4 % nad načrti. Za rekordnim letom 2019 so prihodki od prodaje zaostali le za 0,3 milijona evrov.

Čisti poslovni izid 30 % nad načrtovanim

Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) Skupine je lani znašal 31,3 milijona evrov, kar je za 6 % manj kot v letu 2020. Razlog za zmanjšanje je predvsem zaradi postavke drugih prihodkov, ki so bili lani za polovico nižji zaradi v letu 2020 pripoznanih prihodkov iz naslova odpisanih obveznosti za plačilo prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje, skladno z zakonom o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije, ter zaradi v letu 2021 nižjih prihodkov iz naslova odprave rezervacij. Čisti poslovni izid je bil v višini 31,8 milijona evrov za spoznanje manjši kot predlani, a hkrati 30 % nad načrtovanim.

Vlaganja v povečanje pristaniških aktivnosti

Družba je v letu 2021 nadaljevala svoj naložbeni cikel in vlagala v povečevanje pristaniških zmogljivosti ter opremo. Izdatki za naložbe so bili v letu 2021 za 31 % nižji od načrtovanih, predvsem zaradi zamud pri postopkih javnega naročanja in zaradi zamika izvedbe nekaterih naložb.

Za rekordnim letom 2019 so prihodki od prodaje Skupine Luka Koper lani zaostali le za 0,3 milijona evrov.

Letno poročilo aprila

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



Poudarki iz poslovanja 2021 za Skupino Luka Koper (nerevidirani podatki)

228,4 mio EUR
čisti prihodki od prodaje

+9 % 2021/2020
+4 % 2021/NAČRT 2021

31,3 mio EUR
poslovni izid iz poslovanja (EBIT)

-6 % 2021/2020
+21 % 2021/NAČRT 2021

61,2 mio EUR
poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)

-1 % 2021/2020
+13 % 2021/NAČRT 2021

31,8 mio EUR
čisti poslovni izid

-1 % 2021/2020
+30 % 2021/NAČRT 2021

52,1 mio EUR
naložbe

-23 % 2021/2020
-31 % 2021/NAČRT 2021

Primerjava pretovora izbranih evropskih pristanišč



Vir: Spletne strani pristaniških uprav.
 Pristaniška uprava Reka še ni objavila pretovora za leto 2021.
 Pretovor kontejnerjev koncesionarja AGCT je bil lani 312.321 TEU oz. 3 % več kot v letu 2020.

Milijardne naložbe v posodobitev železniške infrastrukture

V zadnjih letih Slovenija pospešeno posodablja železniško infrastrukturo. Poleg največje investicije v državi, gradnje drugega tira med Divačo in Koperom, katere vrednost je ocenjena na milijardo evrov, Slovenija še naprej vlaga v gradnjo oz. posodobitev že obstoječe železniške infrastrukture. Kako zelo pomembne so železnice za Luko Koper, govori podatek, da skoraj 60 % vsega pretovora opravimo prav po železniških tirih.

 ARMIN SEJARIČ

Vožnja po tirih je prijazna do okolja, kar je pomemben korak k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in uresničitvi evropskih direktiv, ki spodbujajo železniški promet. Tudi zato smo v zadnjih letih za železniško infrastrukturo v Sloveniji namenili veliko sredstev, v letih od 2015 do 2021 kar 2,8 milijarde evrov. Dela so v polnem teku, med trenutno največjimi naložbami države v javno železniško infrastrukturo štejemo novo železniško povezavo Divača–Koper, obnovo primorske proge, ki trenutno poteka med Ljubljano in Brezovico, in nadgradnjo vozlišča Pragersko.

Za železniško infrastrukturo v Sloveniji smo v zadnjih letih namenili veliko sredstev, v letih 2015–2021 kar 2,8 milijarde evrov.

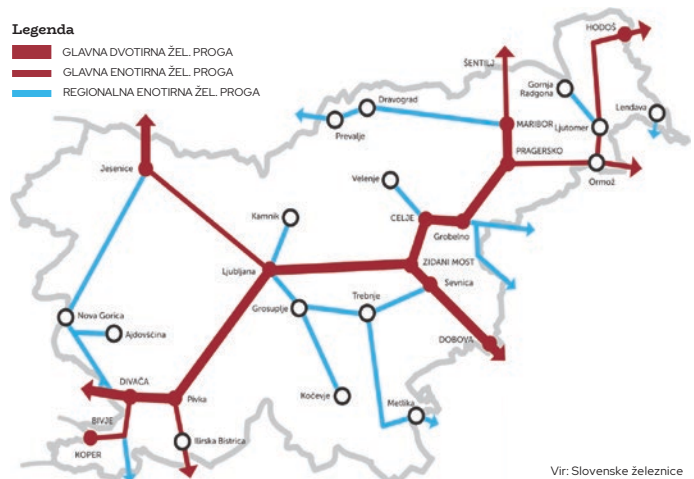
Do leta 2025 še dodatni dve milijardi evrov

Po podatkih Slovenskih železnic je skupna dolžina železniških prog v Sloveniji 1.207,7 kilometra, od tega znaša dolžina dvotirnih prog 333,5 kilometra, enotirnih pa 874,2 kilometra. Modernizacija železniškega omrežja je ključnega pomena za razvoj Luke Koper, saj ta predstavlja slovenska vrata v svet. Tudi zato je eden najpomembnejših projektov v zgodovini prav gradnja drugega tira, za katerega bo Slovenija v naslednjih štirih letih odštela še približno 800

milijonov evrov. A enako pomembne so tudi naložbe v modernizacijo celotnega slovenskega železniškega omrežja, čemur bo država namenila še dodatno milijardo evrov.

Vizija 2050+

Posodobitev železnic je v skladu z Vizijo 2050+, skozi katero je Slovenija zastavila načrt razvoja slovenskega železniškega omrežja. Gre za dokument, ki predstavlja okvir za nadaljnje aktivnosti pri dolgoročnem načrtovanju železnic, v njem so predstavljeni možni infrastrukturni ukrepi. Nadgradnja glavnih železniških prog bo omogočila skladnost s standardi TEN-T in zadostno zmogljivost za tovarni promet.



DB Schenker v Ljubljani odprl nov terminal

 MATEJA DOMINKO  ŽIGA INTIHAR

Nemški logist DB Schenker zaposluje 72.000 ljudi, ki delujejo v 430 poslovalnicah v 38 državah po svetu. Konec lanskega leta so v Sloveniji zgradili nov terminal za zbirne prevoze, kjer bodo na skoraj 4.400 m² večinoma opravljali x-dock storitve in z 28 rampami za nakladanje in razkladanje omogočali hiter obrat blaga. V podjetju so ob tem posodobili in pohitrili procese z novim informacijskim servisom ter vpeljali elektronsko prepoznavanje registrskih oznak kamionov za lažji dostop ter večjo varnost blaga in vozil. Obstoječe skladišče v Ljubljani so s tem razbremenili in v celoti posvetili skladiščenju farmacevtskega blaga, za kar je tudi specializirano in prilagojeno. **Valerija Špacapan Friš**, direktorica podjetja DB Schenker Slovenija: »Gre za uspešno izveden projekt gradnje novega terminala in hkrati selitve blaga. Za to je zaslužna celotna ekipa, ki je s svojim trudom in predanim delom kljub izzivom uspešno zaključila

projekte. Ves čas selitve smo delovali nemoteno in strankam zagotavljali odličen servis.« Uradno odprtje načrtujejo spomladi, ko bodo praznovali tudi 150. obletnico DB Schenkerja. Pridobitev je pomembna tudi za nas, saj bo del tovora iz zbirnikov potoval preko Kopra.



Prva potniška ladja še nikoli tako zgodaj

  MATEJA DOMINKO

Začetek potniškega ladijskega turizma smo letos predvideli za konec marca, a se je napoved spremenila. Že 22. februarja je k nam priplula potniška lepota MS Bolette ladjarja Fred. Olsen Cruise Lines.

Letos v Luki Koper pričakujemo okrog 70 prihodov potniških ladij, če bodo antikovid omejitve za zasedenost ladij odpravili, naj bi to pomenilo približno 80.000 potnikov.

Letos v Luki Koper pričakujemo okrog 70 prihodov potniških ladij, kar ob odpravljenih covid omejitvah zasedenosti ladij pomeni okoli 80.000 potnikov.

Prva lastovka Bolette

Ladjar je v itinerarij namesto Benetk vključil Koper, takšne dolge potniške poti pa precej pogosto prakticirajo Britanci, saj se s tem izognejo letalskemu prevozu. Omenjeni ladjar večino svojih potovanj opravi prav z izhodiščem v Southamptonu v Veliki Britaniji, že vrsto let pa v Koper nekajkrat letno pridejo z različnimi ladjami. Potovanje je Bolette začela v Southamptonu (Anglija), nato pa obiskala

Kartageno (Španija), Valetto (Malta), Split (Hrvaška), **Koper**, Zadar in Dubrovnik (Hrvaška), Kotor (Črna Gora), Kadiz (Španija) in nato odplula nazaj domov v Anglijo.



Bolette v Kopru.

Le pol potnikov in prav toliko članov posadke

Na krovu ima ladja 690 kabin, v katere lahko sprejme 1.300 potnikov in še 650 članov posadke, zaradi covid omejitev pa je na njej plulo le 634 turistov, zanje je skrbelo 629 članov posadke. Ladja ima 6 restavracij, 11 barov, bazen s pomično streho na najvišjem nadstropju, frizerski salon in spa center, avditorij za predstave in dogodke, knjižnico ...

Vpliv rusko-ukrajinske vojne na logistiko

 ARMIN SEJARIĆ  BRENDAN HOFFMAN, NEW YORK TIMES

Največji ladjarji, kot so Maersk, MSC, CMA-CGM in Hapag-Lloyd, so hitro po uvedbi najostrejših sankcij proti Rusiji ustavili dostavo vseh nenujnih naročil v ruska pristanišča in iz njih. Izjema so hrana, zdravstveni in humanitarni tovor.

Ladjarji so morali opustiti številne tovore, namenjene v Ukrajino, predvsem zaradi varnosti, saj v ukrajinskih pristaniških mestih vladajo negotove razmere.

Zaprtje pristanišča v Odessi

Ukrajinske oblasti so po začetku vojne zaprle tudi največje ukrajinsko pristanišče Odessa na jugu države. S kontejnerskim terminalom tam upravlja nemški HHLA, ki je zaradi varnosti vse svoje zaposlene napotil domov. Kot so sporočili iz HHLA-ja, so za delavce poskrbeli tudi finančno in jim zagotovili izplačilo ene mesečne plače vnaprej.

Krizo že čutijo tudi ostala evropska pristanišča, med njimi največje Rotterdam, kjer je 13 % vsega pretovora (62 od skupaj 470 milijonov ton) vezanega na Rusijo. V Trstu opozarjajo na prekinjen uvoz jekla, ki prihaja iz Črnega morja v pristanišče v Trziču. Približno četrtnina blaga v Trstu je vezana na ruski trg (nafta in železovi proizvodi). Po poročanju medijev naj bi tudi nekatere potniške ladje prilagodile itinerarije in obisk ruskih mest v letu 2022 že izključile.

Kriza bo udarila slovenske špediterje

Odločitev nekaterih največjih ladjarjev, da ustavijo kontejnerski prevoz proti Rusiji, bo nedvomno vplivala na slovenske špediterje, so sporočili iz Gospodarske zbornice Slovenije. Prvi izpad bodo občutili tisti, ki imajo pošiljke na poti ali so del dolgoročnih pogodb. Pojavili se bodo dodatni stroški stonjin in skladiščenja, manipulativni stroški ter na koncu morda še odpovedi pogodb.

V Luki Koper bomo še naprej spremljali razmere v Ukrajini in dogajanje v logističnem sektorju.



Ukrajinsko pristanišče Mariupol je vse od ukrajinsko-ruskega konflikta leta 2014 počasi, a vztrajno izgubljalo posel.



Granulat spet pri nas

  MATEJA DOMINKO

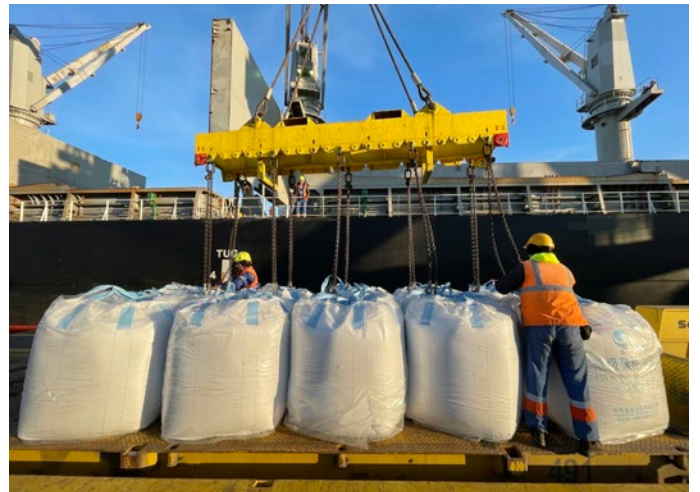
V začetku januarja je v koprsko pristanišče priplula ladja Nord Vind, s katero je po daljšem času koprski špediter Pacorini/PGS Koper pripeljal dobrih 5.000 ton plastičnega granulata v velikih vrečah (ang. big bags), februarja pa je enak tovor priplul še z ladjo Radius.



»Približno 4.500 vreč tega materiala je namenjenih v različne države EU, kamor smo ga odpremili tako s tovornjaki kot po železnici. To vrsto granulata uporabljajo predvsem pri izdelavi embalaže za pakiranje hrane in pijače, kozmetike, čistil in celo pri izdelavi teniških žogic. Zato obstaja velika verjetnost, da je plastenka, ki jo imate morda na mizi, del poti opravila prav

preko Luke Koper. In ne pozabite je reciklirati,« je dodala Clelia Vidic, direktorica PGS Koper.

Plastični granulat uporabljajo pri izdelavi embalaže za pakiranje hrane in pijače, kozmetike, čistil in celo pri izdelavi teniških žogic.



Posamezna vreča (big bag) tehta 1.100 kg, delavci pa zanke ali »ušesa« na vrhu vreče nataknejo na prijemala dvigala, da jih preložijo z ladje na prikolice, nato pa še na vilice viličarja, da jih ta premakne na ustrezno skladiščno pozicijo.

Koksni premog iz Kopra v Ostravo

 ARMIN SEJARIČ  MATEJA DOMINKO

Pred tedni smo v Luki Koper privezali ladjo Ionic Pride, ki je prevažala koksni premog. Ladja s približno 75.000 tonami premoga, ki je bil namenjen v železarno na Češkem, je Avstralijo zapustila dober mesec pred tem.

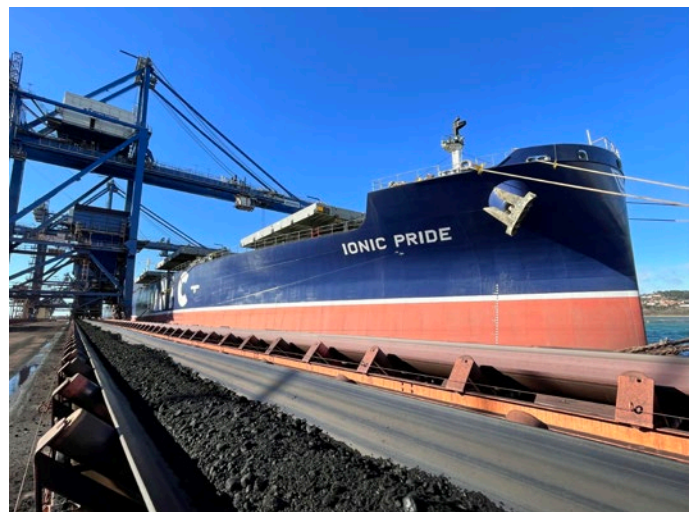
Ladja **Ionic Pride**, zgrajena leta 2017, je v koprsko pristanišče pripeljala premog, ki je nato potoval na Češko, v tamkajšnjo železarno Liberty Ostrava. Ta letno proizvede več kot 2 milijona ton jekla, ki ga nato uporabijo predvsem v gradbenem in strojnem sektorju. Gre za železarno, ki svoje izdelke proizvaja z minimalnimi vplivi na okolje. Na uradni spletni strani podjetja zasledimo podatek, da je njihov izpust emisij za dve tretjini nižji od vrednosti, ki jih predpisuje EU. Podjetje naj bi do leta 2023 še dodatno moderniziralo svojo proizvodnjo, in sicer bodo nadomestili obstoječe peči, s tem pa zmanjšali emisije prašnih delcev za dodatnih 60 %.

Ključna sestavina pri izdelavi jekla

Pri koksni ali metalurški premogu gre za vrsto premoga, ki ga uporabljajo za produkcijo kakovostnega koka, sicer eno od ključnih sestavin v procesu izdelave jekla. Poznamo še termalni ali parni premog, ki pa ga

uprabljajo za proizvodnjo električne energije in toplote. Pri tem zmeljejo termalni premog v prah in ga sežigajo v kotlih, na ta način pa proizvajajo toploto.

Ionic Pride je v koprsko pristanišče pripeljala premog, ki je nato potoval v češko železarno Liberty Ostrava.



Ladja **Ionic Pride** je v Koper priplula s 75.000 tonami koksne premoga, ki ga uporabljajo za proizvodnjo jekla.

100 let od rojstva očeta Luke Koper

 MATEJA DOMINKO  SEBASTJAN ŠIK

Danilo Petrinja - Primož se je rodil 20. februarja 1922 v Petrinjah pri Kozini. Bil je soustanovitelj Luke Koper in njen drugi direktor. Podjetje je vodil od avgusta 1959 do aprila 1970.

Pod njegovim vodstvom se je podjetje preimenovalo v Luka Koper (1961), pridobilo brezarinsko cono (1964) in znatno povečalo svoj obseg. Petrinja je za svoje delo dobil Kraigherjevo nagrado, napisal pa je tudi dve zgodovinski knjigi. Bil je med najbolj zaslužnimi za razvoj kopske luke v eno najsodobnejših in konkurenčnih pristanišč v severnem Jadranu ter za izgradnjo železniške proge Koper–Prešnica.

Ponosni na nonota

V pristanišču se tudi po Petrinjevem odhodu pretaka njegova kri. Desetletja je bil del našega kolektiva njegov sin **Miran**, danes je naša sodelavka njegova vnukinja **Maja Petrinja**.

»Nonota se spominjam kot velikega garača. Kadarkoli sem ga z očetom obiskala na domu v Žusterni, je bil za pisalnim strojem in pisal ali pa delal na vrtu, okoli hiše. Veliko je pripovedoval o svojih člankih in knjigah, kar me kot najstnico ni zanimalo. Vedno je bil oblečen v kavbojke in belo "kanotjero", obut pa v usnjene natikače. Nono je vse življenje na prvo mesto postavil delo in v svojih spominih zapisal, da je zelo dobesedno jemal takratno politično vzgojo: najprej država, družba, nato družina. Zato je

zapostavljal družino in družinsko življenje. Napisal je, da je z dela prihajal utrujen, lačen in slabe volje, družina pa je morala prenašati njegovo jezo in žalost. Kar je kasneje obžaloval, saj je na zadnji strani svojih spominov zapisal, da je vse, kar ima od življenja in dela to, da se njegovi otroci razumejo in spoštujejo. Takrat nisem vedela, kako pomemben človek za razvoj Kopra je bil, se pa tega toliko bolj zavedam danes in sem nanj zelo ponosna. Sem četrta od njegovih šestih vnukov, danes pa njegov duh živi tudi v njegovih 13 pravnukih.»



Del Petrinjevih vnukov in pravnukov – Maja stoji za kipom desno (ob odkritju spominskega kipa Danilu Petrinji v Kopru leta 2018).

Kako narediti transport v Sloveniji bolj zelen?

 SEBASTJAN ŠIK

Države Evropske unije so se zavezale, da bodo do leta 2030 zmanjšale emisije za 55 %. Izhodišče, ki je bilo sprejeto še pred aktualno vojno v Ukrajini in nasploh krizo v energetske sektorju, bo izziv uresničiti.

Slednje je izpostavil državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo **Aleš Mihelič**, ki je nagovoril veleposlanike evropskih držav, akreditiranih v Sloveniji, ki so se na povabilo francoske veleposlanice **Florence Ferrari** zbrali 10. marca v izolskem InnoRenew centru.

Delež transportnih emisij se v EU povečuje

Sledila je okrogla miza na temo zelene tranzicije infrastrukture in transporta v Sloveniji, na kateri je **Jerneja Jug Jerše**, vodja predstavništva Evropske komisije v Sloveniji, izpostavila, da predstavlja transport četrtno vseh emisij v Evropski uniji, ta delež pa se še povečuje. V Sloveniji, ki je z vidika tovarnega prometa tudi tranzitna država, je ta delež še večji in predstavlja kar tretjino vseh emisij, je dodal **Darko Trajanov**, generalni direktor direktorata na ministrstvu za infrastrukturo, ki se ukvarja s trajnostno mobilnostjo in transportno politiko. V transport seveda sodi tudi pomorstvo, pri katerem si je

Evropska unija zadala še višje cilje zmanjševanja izpustov. Direktor CMA CGM Adriatik **Bine Štancar**, ki predstavlja francoskega ladjarja, tretjega največjega na svetu po številu pripeljanih kontejnerjev, je spomnil, da so ladjarji že leta 2020 pristopili k občutnemu zmanjšanju emisij žveplovega oksida v skladu z odločitvijo Mednarodne pomorske organizacije, kar je spodbudilo ladjarje k nadaljnjim aktivnostim za zmanjševanje izpustov. CMA CGM si je tako zadala, da bodo njihove ladje leta 2050 brezogljčne.

Za še večjo uporabo železnic

V Luki Koper, kjer že danes 60 % tovora potuje po železnici, so vlaganja v okolju prijazne tehnologije in v trajnostne infrastrukturne rešitve sestavni del poslovne politike, je izpostavil svetovalec uprave **Andrej Cah** in spomnil, da se družba ukvarja tudi z načrti zagotavljanja alternativnih virov energije za ladje. **Rok Svetek**, svetovalec uprave družbe Adria kombi, pa je kot rešitev za zmanjševanje števila tovornjakov na cestah izpostavil večjo uporabo železnice. Slovenija sicer v zadnjem obdobju vplaga ogromna sredstva v modernizacijo železniškega omrežja, vendar bo kljub temu izziv do leta 2030 zagotoviti zadostno hitrost in dolžino tovornih vlakov, kot to predpisuje evropska uredba TEN-T.

Ste vedeli, da v luki merimo kar tri vrste hrupa?

O hrupu smo se pogovarjali s Klaro Rupnik z Zavoda za varstvo pri delu, ki kot uradni pooblaščenec izvaja meritve hrupa v luki, in s sodelavcem Andrejem Pučkom iz Področja za varovanje zdravja zaposlenih in ekologijo.

 MATEJA DOMINKO

Od kdaj in kako v pristanišču merimo hrup?

Klara: V Luki Koper kontinuirano merimo hrup od leta 2007 na treh mestih, proti Koprju, Ankaranu in Bertokom. Merilne postaje merijo skupni hrup in beležijo zvočni in časovni zapis, zato lahko za vsak dogodek raziščemo, ali gre za dejanski hrup iz luke ali zunanji vpliv – vremenske razmere, promet, narava in živali ... Standardi za merilno opremo in sam postopek izvedbe so zelo natančno predpisani, tako da dobimo uravnotežene rezultate glede na realno občutljivost človekovega ušesa.

Se lahko primerjamo s podobnimi »objekti« ali lukami?

Klara: Luka Koper po ravneh hrupa ne odstopa bistveno od industrijskih objektov, s katerimi lahko pristanišče najlažje primerjamo. Specifična stvar pri vas je, da ne morete popolnoma vplivati na skupni hrup. Nadzorujete le svoje vire, ladij pa ne, čeprav so te pri vas. Slovenska zakonodaja ladij sicer ne šteje med vire hrupa, jih pa ljudje slišijo. S tujimi pristanišči pa direktnih primerjav nimamo, saj res redka izvajajo take meritve kot v Koprju.

Kmalu bomo pričeli z meritvami podvodnega hrupa v akvatoriju Luke Koper, ki smo se ga lotili na lastno pobudo.

Kako zmanjšujemo hrup?

Klara: Sanacija hrupa lahko izvajamo na treh ravneh: najbolj učinkoviti so primarni ukrepi na samem viru hrupa, druga raven je postavljanje ovir na poti širjenja, recimo s pregradami, z drevesi, gradnjo stavb ... Tretja raven so ukrepi pri samem sprejemniku, v prostoru so to glušniki, na prostem pa recimo fasade hiš, okna in podobno.

Andrej: Delamo na vseh treh področjih. Veliko vlagamo v sodobno mehanizacijo za pretovor, nabavljamo stroje na električni pogon, na ostalih smo zvočno izolirali strojnice, zamenjali agregate. Na kontejnerske prikolice nameščamo gumijaste zaščite, kar preprečuje stik kovin, obnavljamo manipulacijske poti in še in še. Veliko se posvečamo tudi elektrifikaciji, da bo nekoč možen priklop ladij na električno energijo na obali.

Obstaja še kakšna vrsta hrupa v luki?

Klara: Pravzaprav res, kmalu bomo pričeli z meritvami podvodnega hrupa v akvatoriju Luke Koper. Zakonodaja vas ne obvezuje k temu, tega ste se lotili samoiniciativno. Merimo pa tudi hrup na delovnih mestih, s čimer skrbimo tudi za zdravje zaposlenih.



Andrej Pučko iz Luke Koper in Klara Rupnik z Zavoda za varstvo pri delu, ki je pooblaščen za meritve hrupa v pristanišču.

Je hrup oster trn v peti okoliških prebivalcev?

Andrej: Ne, pritožb ni veliko. Lani smo jih prejeli 15, največ s kopske strani, ki je luki najbližje, in predvsem na račun hrupnih ladij, na katere pa Luka nima direktnega vpliva, saj je nad njimi Uprava RS za pomorstvo. Zadeve smo se zato lotili z druge strani in se z ladjarji dogovorili o ukrepih za zniževanje hrupa, ko je ladja vezana v pristanišču; od tehničnih ukrepov na ladji sami, do načina obračanja in privezovanja ladij. Imamo tudi seznam hrupnejših ladij, ki nam pomaga, da smo že pred njihovim prihodom pozorni. Sosedje so luke vajeni, z njo živijo in jo sprejemajo, saj se zavedajo njene vloge in pomembnosti za lokalno in širše okolje. Dejstvo pa je, da je dejavnost pristanišča pretovor in skladiščenje blaga, tega dela pa nikoli ne bomo mogli opravljati v tišini.

Luka Koper po ravneh hrupa ne odstopa bistveno od industrijskih objektov, s katerimi lahko pristanišče najlažje primerjamo.

Specialci na čolnih in tleh

V hčerinskem podjetju Luka Koper INPO posebno mesto zaseda maritimna enota, ki delo opravlja 24/7 tako na kopnem kot na morju. Šteje 32 privezovalcev v štirih izmenah, imajo skrbnika strojev in naprav in delovodjo.

 MATEJA DOMINKO

V pristanišču opravljajo priveze/odveze ladij, jih oskrbujejo z vodo, okrog tankerjev in na vhod v tretji bazen pa nameščajo zaščitne barže. S tremi ekološkimi plovili in s specialno opremo po potrebi tudi čistijo onesnaženja na morju. V njihovi floti so 4 vrhunski čolni in 4 terenska vozila, opremljeni pa so s sodobno delovno in zaščitno opremo. »Najtežje je privezovati

velike ladje z rudo, premogom in gorivom, saj nimajo navadnih vrvi, ampak težke jeklenice, ki jih zaradi novih odbojnikov še težje vlečemo do bitve. A naše ekipe dihajo kot eno. Do kake iskrice sicer pride, ampak vsak čuva sebe in tudi sodelavca. Na morju smo vsi v istem čolnu in na prvo mesto vedno dajemo varnost ekipe,« pove **Nenad Marinkovič**.



Varnost na prvem mestu

VSEBINE PRIPRAVLJA PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA ZAPOSLENIH IN EKOLOGIJE



Tekoče zlato v svet preko Kopra

Slovenija je dežela z bogato tradicijo gojenja čebel in pridobivanja visokokakovostnega medu. S petimi čebelarji na 1.000 prebivalcev je Slovenija v vrhu držav članic EU, Slovenci pa spadamo tudi med največje evropske porabnike medu – letno ga povprečen Slovenec zaužije približno kilogram.

 MATEJA CLARICI  ARHIV MEDEX

Med je zelo priljubljeno živilo, ki ga odlikuje vsestranska uporabnost – z njim bogatimo kulinarčne dobrote, v zimskem času pa si pomagamo do dobrega počutja. Na naših prodajnih policah najdemo bogato ponudbo domačih čebelarjev, med pa že od leta 1954 polni slovensko podjetje Medex, ki proizvaja tudi prehranska dopolnila na osnovi čebeljih pridelkov. Ustanovljeno je bilo z namenom izvoza medu ter oskrbe čebelarjev s čebelarskimi potrebščinami. Iz tega izhaja tudi ime podjetja, ki je sestavljeno iz besed *med* in *export*.



Od leta 2001 podjetje vodi **Aleša Mižigoj**. Pod njenim vodstvom je Medex postal eden vodilnih evropskih proizvajalcev prehranskih dopolnil na osnovi čebeljih pridelkov in drugih naravnih sestavin, ki zdaj predstavljajo okrog 60 % proizvodnje.

Pionirji zdravljenja s čebeljimi pridelki

Medex je eden vodilnih evropskih proizvajalcev in je med vodilnimi v svetu pri odkrivanju čebeljih proizvodov. Velja za pionirja apiterapije, zdravljenja s čebeljimi pridelki, kot so med, propolis, matični mleček, cvetni prah. Z upoštevanjem potreb uporabnikov in hitrim tempom, ki ga narekuje panoga, proizvedejo do 30 novih lastnih produktov na leto. »Čebele so naš navdih, njihova pomembnost za človeštvo je neizmerna. Vsaka tretja žlica hrane je odvisna od čebel in opravevanja. Naši izdelki so izdelani v skladu z najvišjimi standardi kakovosti, pri tem pa upoštevajo zdravje in dobro počutje vseh – od otrok, delovno aktivnega prebivalstva do starejših,« so zapisali v Medexu.

20. maj – svetovni dan čebel

Medex je že od nekdanjega čebelarstva, čebelarstvu prijaznega sveta ter svetovnega dneva čebel, ki ga prav

na pobudo Slovenije in Medexa praznujemo 20. maja. Medex je že pred desetletji razvijal čebelarstvo v nekdanji Jugoslaviji, zdaj pa širi čebelarjenje po svetu. Je partner projekta trajnostnega razvoja čebelarstva in proizvodnje medu v Gani. Prav pred kratkim je njihov novi ambasador za čebelarstvo prijaznejši svet postal vodilni kolesar na svetovni lestvici **Tadej Pogačar**.

Lani je okrog 55.000 kosov Medexovega matičnega mlečka potovalo preko našega pristanišča.

Medexove dobrote iz Kopra v svet

»Medex je trenutno s svojimi izdelki prisoten na več kot 25 trgih po celem svetu. V zadnjih letih se zlasti povečuje delež na Bližnjem vzhodu. V letu 2021 smo preko Luke Koper samo v Savdsko Arabijo odpremili izdelke v vrednosti več kot 1,5 milijona evrov: okrog 450.000 kosov različnih Medexovih medenih sirupov in okrog 55.000 kosov matičnega mlečka *Gelée Royal*. Ker gre za občutljive izdelke, jih prevažamo v kontejnerjih s temperaturnim režimom, saj moramo ves čas transporta vzdrževati ustrezno temperaturo,« pravi **Vesna Virant**, komercialna direktorica Medexa.

Tako kot Luka Koper je tudi Medex ambasador v nacionalni kampanji za promocijo slovenskega gospodarstva v tujini »I feel Slovenia. Green. Creative. Smart.«



Gostili že skoraj 650.000 otrok

V Mladinskem zdravilišču in letovišču (MZL) Debeli rtič so letos zaključili z obnovo mladinskega doma Martinček. Tudi letos jim je z donacijo 20.000 evrov pomagala Luka Koper, ki delovanje MZL Debeli rtič podpira že od samega začetka. Med leti 2009 in 2022 smo jim skupaj namenili 400.000 evrov finančne pomoči.

 MATEJA CLARICI  ARHIV MZL DEBELI RTIČ

Z obnovo MZL so začeli leta 2015, letos pa so poskrbeli še za novo termo fasado in opravili nekaj dodatnih del: prebelili so pet sob, hodnik, vrata, zamenjali elektroinštalacije in razsvetljavo, izdelali nove omare in prenovili balkon.

Lani so v MZL Debeli rtič zabeležili 88.500 nočitev, letos pa jih ponovno pričakujejo 100.000, kot je bilo v času pred pandemijo.

Skrb za male goste

V MZL Debeli rtič so v vseh teh letih gostili že skoraj 650.000 otrok, ki med letovanjem bivajo v štirih mladinskih domovih – Veverička, Martinček, Rakovica in Morska zvezda –, zgrajenih leta 1963. Od leta 2013 so jih postopoma obnavljali. **Ana Žerjal**, vodja MZL Debeli rtič:

»MZL Debeli rtič že od leta 1956 skrbi za zdravje otrok in drugih ranljivih skupin. Za naše male goste je zelo pomembno, da dobijo najboljše zdravstvene in druge storitve ter da je celotna infrastruktura podrejena potrebam otrok. Mladinski domovi Veverička, Martinček in Rakovica so že temeljito obnovljeni. V prihodnosti načrtujemo še nadaljevanje obnove mladinskega doma Morska zvezda. Luka Koper nam z donacijami stalno pomaga in s tem omogoča postopno obnovo namestitvenih kapacitet za otroke, posledično pa lahko vedno več otrok pride v mladinsko zdravilišče na zdravstvene, socialne in izobraževalne programe. Zato si življenja in delovanja brez velikega soseda ne moremo več predstavljati. Hvala vam.«

Edinstven center v Evropi

MZL Debeli rtič je sodoben zdraviliški, športni in izobraževalno-pedagoški center. S svojo naravno lego sredi Krajinskega parka Debeli Rtič, blagodejno mikroklimo ter bogato zdraviliško ponudbo je edinstven v evropskem merilu, hkrati pa tudi edino obmorsko zdravilišče za otroke v Sloveniji. V njem ponujajo zdravstvena letovanja in rehabilitacije, letovanja za otroke iz socialno ogroženih okolij, pa tudi šole in vrtce v naravi, priprave mladih športnikov v okviru športnih taborov ter razne izobraževalne programe.

Lani so zabeležili 88.500 nočitev, letos pa jih ponovno pričakujejo 100.000, kot je bilo v času pred pandemijo.



Med letoma 2009 in 2022 smo MZL Debeli rtič namenili 400.000 evrov finančne pomoči.



Mladinski dom Martinček pred ...



... in po obnovi.



Četrta izmena: Boris Šušmak

Starost, status, korenine: 46 let, srečno poročen, oče dveh najstnikov, Lucijčan, danes Koprčan

 MATEJA DOMINKO

Boris, vodja oddelka razvoja informacijskih storitev

Kdaj si prvič prestopil luški prag? Zaposlil sem se leta 2003 in začel najprej v Službi trženja.

V Luki si bil na vseh ravneh, tudi vodja. Kako si doživel to karierno pot? Napredovanja in spremembe so del življenja. Ko si na vodstvenem položaju, to zagotovo pomeni odrekanje nekje drugje, ima pa vse pluse in minuse.

Kateri dogodek iz Luke si boš zapomnil za vedno? To je moja druga zaposlitev in ker sem prišel v zelo urejeno firmo, sem bil nad vsem iskreno navdušen in Luko vedno hvalil. Moj takratni šef Ernest Gortan je zato zbral kolege in me prosil, da sem »delil« to navdušenje in argumentiral, kako dobro nam je v Luki Koper. Kdor pred Luko ni bil nikjer drugje, se je pogosto pritoževal in videl več minusov kot nekdo, ki je prišel od zunaj in videl to veliko razliko.

Kaj bi spremenil, izboljšal v Luki? Na področju informacijske tehnologije (IT) imamo že danes po vseh terminalih t. i. ključnega uporabnika, morali pa bi tako funkcijo sistemsko opredeliti in jim tako dati večjo vlogo ter spodbudo.

Kako premagaš stres v službi? IT področje je pomemben gradnik vseh procesov v družbi. Zato so zahteve končnih uporabnikov visoke, na drugi strani pa viri omejeni. Prihaja do stresnih situacij, ki jih načeloma obvladujem. Največkrat si pomagam s »coffee breakom«, zbistrim misli in nadaljujem.

Kakšne vzporednice bi lahko potegnil med službo in folkloro? Veliko stvari, ki sem se jih naučil v službi, sem uporabil pri vodenju društva in predvsem pri organizaciji mednarodnega folklornega festivala MIFF in obratno. Podjetniška znanja mi tam pridejo zelo prav, je pa res, da je voditi prijatelje, bistveno težje.

Kako usklajuješ ples in službo? Vaje imamo zvečer enkrat do dvakrat tedensko, zato ni težko. Včasih pa se služba in folkloro tudi prepleteta, nekajkrat smo že nastopili na luških dogodkih, naši predhodniki pa so celo nastopali za Fidela Castra in Tita, ko sta obiskala Luko Koper.

V kolektivu veljaš za enega bolj sproščenih članov. Je za dobre odnose potrebno tudi druženje izven službe? Ni nujno, lahko pa utrdi določene odnose, spusti zidove.

Dokončaj stavek: Mi smo Luka Koper, ker ... smo kot velika družina, kljub določenim nesoglasjem in različnosti stremimo k neprestanemu razvoju in poskrbimo, da nam je ob tem tudi lepo.

Boris štafeto predaja sodelavcu **Laru Hernogu** iz Oddelka za javna naročila, ki se ukvarja z zanimivim hobijem: obliko afriškega šamanizma oz. energijskim sistemom IFA. Vprašanja nam lahko pošljete vnaprej ali počakate povabilo, ki kmalu prileti v vaš e-nabiralnik.

Boris, že 30 let aktiven plesalec folklore

Je kdo vplival nate pri odločitvi za folkloro? Ni prav pogost hobi ... Pri 17. letih so me pri vpisu na gimnaziji povabili v folklorno društvo Val Piran. Sprva sem se posmehoval, starši pa so bili navdušeni, da bom videl svet. Ko sem srečal kolega športnika, je na moje veliko začudenje rekel, da gre tudi on. Pa sva šla.

Vaš ples publika vidi kot zabavo. Drži? Da ljudje na odru vidijo veselje in sproščenost, moramo za to trdo delati že pred nastopom. Slovenski plesi fizično niso tako zelo naporni kot recimo srbski, so pa naši folklorni nastopi zelo zahtevni v korakih, figurah, variacijah korakov in koreografiji. Dodamo še mimiko, gibanje rok, dramske vloške, da na odru nastane prava igra.

Plešete vedno isti pari skupaj? Ne, imamo pravilo, da vsakič menjamo plesne partnerje, kar je dobro, ker se naučiš plesati z različnimi plesalci in ne zaspiš.

Obstaja v folklori tekmovanje? Da, ampak ga je malo. Folkloro je prikaz kulture naroda, zato na velikih mednarodnih festivalih tega ne spodbujajo, pa tudi plesi so med seboj preveč različni.

Morate biti tudi dobri pevci? Praviloma ja, v slovenski kulturi je veliko petja in imamo tudi pevsko sekcijo, a če kdo ni najboljši, se pač »šlepa« in poje tišje.

Kdo vam šiva noše? Izkušene šivilje, a najtežje je dobiti prave materiale, ki jih danes skoraj ni več. Zaradi ročne izdelave po meri so kostumi zelo dragi, ženska istrska noša je najdražja in stane več kot 1.500 evrov. Imamo 7 kompletov različnih noš oz. kostumov.

Kakšen zanimiv pripetljaj z nastopov? Zgodb je veliko. S Primorskimi fanti smo denimo šli na gostovanje k slovenskim izseljencem v Kanado, a so na letališču izgubili naše kovčke z nošami. V marketu smo hitro kupili enaka civilna oblačila za vse, slamnike in štiri nastope izvedli v teh oblačilih, saj je prtljaga prišla šele tretji dan.

Je na odru kdo glavni, kot kapetan v športu? Ne, vsi se ravnamo točno po koreografiji in scenariju, dobro voljo, koketiranje in simpatijo pa moramo pristno odigrati. Kdor ima izkušnje, lahko opazi, kako na nastopu teče ta skupna igra in energija, zlasti pri improvizaciji zaradi napak.

Kaj ti da folkloro? Navezovanje stikov po celem svetu in kmalu ti postane všeč. Plesalci folkloro smo dobrovoljneži in se znamo imeti dobro, a se pri nas mladi naučijo tudi praktičnih življenjskih stvari, odgovornosti do ekipe, delitve dela in reda.

So te kdaj zafrkavali zaradi folkloro? So in najprej ti je nerodno, tudi jaz sem šel čez to, a folkloro je lepa dejavnost, ki se je ni treba sramovati. K folklori se nisem vpisal zaradi punc, ker bi mi bila katera tam všeč, ravno obratno. Veščine, ki sem jih tam dobil, sem s pridom uporabljal v družabnem življenju. Ko prideš poleti pred kup punc, katerokoli od njih potegneš za roko in odplešeš z njo kot car ... takrat se počutiš dobro in je vse poplačano.



Čestitamo vsem kolegicam v pomorski, pristaniški in logistični dejavnosti. Veseli smo, da ste del naših kolektivov.

Hvala!



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: Sebastjan Šik
Izvršna urednica: Mateja Dominko
Redakcija: Mediade d. o. o.

Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Tina Bizjak, Kristjan 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.

»Ko moč ljubezni presega ljubezen do moči, bo svet poznal mir.«
Jimi Hendrix