

Iuški

G L A S N I K

2021/07

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA

Poštnina plačana pri pošti

6104 Koper - Capodistria



Luka Koper od
osamosvojitve do danes

4

Luka Koper od osamosvojitve do danes

Površina pristanišča se je od osamosvojitve Slovenije do danes povečala za skoraj 100 ha, dolžina operativnih obal za 1.150 m, zaprtih skladiščnih površin imamo danes za skoraj 155.000 m² več.

6

Delničarji bodo prejeli 1,14 evra na delnico

Tako so odločili delničarji Luke Koper, d. d., ki so se 29. junija zbrali na 34. skupščini družbe.

6

CMA CGM z novim kontejnerskim servisom iz Turčije za Koper

Francoski ladjar CMA CGM je v začetku julija pričel s kontejnerskim servisom TMX3, ki bo tri turška pristanišča tedensko povezoval s Koprom.

7

Huawei bo vzpostavil novo evropsko logistično središče

Kitajska družba Huawei bo v Sloveniji vzpostavila osrednje regijsko logistično vozlišče za 19 trgov srednje in jugovzhodne Evrope.

7

Zagreb Deep Sea Container Terminal ima koncesionarja

Hrvaško-nizozemski konzorcij je pridobil 50-letno koncesijo za upravljanje Zagreb Deep Sea Container Terminal.

8

Daljša obala omogoča večji pretovor kontejnerjev

Kontejnerska obala na južnem delu prvega pomola koprškega pristanišča je daljša za skoraj 100 m in danes meri natanko 695 metrov.

10

Od prvega kontejnerja do nove obale

Kontejnerje smo na prvem pomolu začeli pretovarjati leta 1979 po izgradnji prvih 150 m operativne obale.



MATEJA DOMINKO

Bertoški vhod odprl svoja vrata



ROK ŠTEMBERGER



SEBASTJAN ŠIK

5. julija je tudi uradno zaživel tovorni vhod Bertoki, ki je v jutranjih urah sprejel prve tovornjake. Ob tej priložnosti so predsednik uprave **Dimitrij Zadel** in predstavniki FURS-a z direktorico koprškega urada **Magdo Marinšek** na čelu obiskali vhod ter se seznanili s podrobnostmi delovanja. Vhod bo namenjen predvsem kontejnerskim tovornjakom, ki predstavljajo 53 % vseh tovornjakov, ki vstopajo v luko – skupno jih je bilo v lanskem letu 330.000.



Poleg izboljšane interne logistike in prometne varnosti bo novi vhod razbremenil ceste na obrobju mestnega jedra. S tehnične strani je bertoški vhod podoben serminskemu, naložba pa je vredna 4,4 milijona evrov.



Z leve: Kristjan Glavina, vodja oddelka za mejno kontrolo Luke Koper, Magda Marinšek, direktorica Finančnega urada Koper, Dimitrij Zadel, Aleš Praček, FURS, in Nedjan Jerman, namestnik direktorice finančnega urada.

100 metrov obale za 30 let samostojnosti



Ko pomislimo na pristanišče, tovarno seveda, pomislimo najprej na pomole in priveze. To je osnovna infrastruktura, brez katere ladje ne bi mogle vpluti oziroma jih ne bi imeli kam privezati. Večkrat sem že uporabil primerjavo, da je pristanišče kot restavracija. Ne moreš pričakovati gostov, če nimaš miz in stolov. Enako je v pristanišču, ne moreš pričakovati ladij oziroma tovara, če nimaš osnovne infrastrukture. Zato je vsak meter pomola, vsak nov privez vedno zgodovinski dogodek. Dolgo smo čakali na ta podaljšek prvega pomola, ki je s strateškega in finančnega vidika brez dvoma projekt desetletja. Še več si od njega obetamo v prihodnje, saj nam bo omogočil nadaljnjo rast kontejnerskega terminala, ki je v zadnjih desetih letih po količini pretovora postal največji terminal v Kopru. Kontejnerizacija blaga v svetovni trgovini je v tem obdobju dosegla neslutene razsežnosti. Ladjarji uporabljajo vse večje ladje in temu se moramo pristanišča prilagajati, z infrastrukturo in z opremo. V nasprotnem primeru bi izpadli iz vseh pomembnejših blagovnih tokov. Vendar tudi to ni dovolj. Danes je ravno na področju kontejnerjev enako pomembna tudi železniška infrastruktura. Polovica kontejnerjev v Kopru potuje po tirih. In tem kontejnerjem se vedno zelo mudi. Zato gresta razvoj pristanišča in železnice z roko v roki. S podaljškom prvega pomola je slovenska obala daljša za 100 metrov in to ravno v dneh, ko naša država praznuje 30-letnico samostojnosti. Koprsko pristanišče je danes še najbolj vitalen del pomorske usmerjenosti Slovenije, zato je vsaka nova pridobitev pomemben dosežek za celotno državo.

Sebastjan Šik,
odgovorni urednik

Povezani s celim svetom



O pristanku prve ladje, čezooceanke **Gorica**, ki je bila last slovenskega ladjarja, Splošne plovbe iz Pirana, »vreščijo« že galebi. Dandanes pa v Luki Koper pristajajo največje ladje in nam vsem prinašajo blaginjo, saj sta v tem globalnem svetu trgovina in z njo povezan transport gonilo različnih dejavnosti. Res je, da ima Slovenija le majhen košček morja, a naše pristanišče še zdaleč ni majhno. Ima vse, kar imajo velika svetovna pristanišča, le v malo drugačnem merilu. Ob pričetku načrtovanja so postavili dobre temelje, razvoj od osamosvojitve pred 30 leti pa je šel strmo navzgor in še zdaleč ni končan. Poleg tega ne pozabljamo na varovanje okolja, narave in tudi bližnjih prebivalcev Kopra ter Ankarana. Zadnje investicije v izgradnjo so najbolj povezane s pretovorom avtomobilov in kontejnerjev. Spomnim se otvoritve prvih 150 metrov kontejnerske obale, vez 7, kako smo bili ponosni vsi, delavci Luke Koper, projektanti in izvajalci. Danes, 42 let kasneje, so naši občutki ob otvoritvi zadnjih 100 metrov obale na vezu 7D popolnoma enaki. Enako smo ponosni na prav posebno konstrukcijo priveza za avtomobile v tretjem bazenu in s porastom prevoza avtomobilov povezano novo garažno hišo. Zadovoljna in ponosna sem, da sem kot projektantka imela priložnost delati za naše pristanišče in spremljati njegov razvoj že od vsega začetka svoje kariere. Želim si, da bi bila naslednja leta Luki Koper prijazna, brez oviranja njenega delovanja, da se bo lahko svobodno razvijala v zadovoljstvo vseh prebivalcev Obale in širše Slovenije. Pri tem pa ne gre pozabiti, da ko pomočiš v morje prst, se povežeš s celim svetom.

Mag. Lilian Battelino,
projektantka prostorskega razvoja luke Koper

Luka Koper od osamosvojitve do danes

Površina pristanišča se je od osamosvojitve Slovenije do danes povečala za skoraj 100 ha, dolžina operativnih obal za 1.150 m, zaprtih skladiščnih površin imamo danes za skoraj 155.000 m² več. Na območju pristanišča smo zgradili 14 km novih železniških tirov, pretovor železniških vagonov pa povečali za trikrat. Skupni ladijski pretovor je danes za petkrat večji, promet kontejnerjev pa kar za petnajstkrat.

 TATJANA JAZBEC  ARHIV LUKE KOPER

V julijsko številko Luškega glasnika leta 1991 je **Mirko Pavšič**, takratni direktor finančno računovodskega sektorja, zapisal: »Tudi če bodo spopadi dokončno prenehali, če se bo jugoslovanska vojska povsod umaknila v kasarne, če se bodo pričela politična pogajanja o reševanju jugoslovanske krize, nekaj je gotovo – poleg neposredne vojne škode, kjer je že ali pa bo do nje še prišlo, je bila z agresijo na Slovenijo narejena tudi neprecenljiva gospodarska škoda. Naša regija in naše podjetje ni doživelo vojnega razdejanja, toda porušeno zaupanje v varnost transportne poti je naredilo svoje. Prazni ali pa pol prazni privezi bodo v naslednjih mesecih zagotovo vsakdanja slika, posledice pa bomo čutili še naslednja leta.«

Zgodilo se je prav to, pa čeprav posledice niso bile tako hude kot v pristaniščih južneje od nas. **Rudi Dujc**, takratni glavni direktor: »Kljub vojni smo uspeli v precejšnji meri nekako ohraniti zaupanje oziroma prepričati ključne poslovne partnerje in tudi ladjarje, da v najtežjih trenutkih ne ukrepajo panično, da ne zapustijo naše luke in da malo počakajo, preden se odločijo, da bi spremenili luko in s tem transportno pot. V tem smislu nam je ogromno pomagala izjava slovenske vlade, podpisana s strani ministra za promet in zveze Slovenije, da je transportna pot preko naše luke in Slovenije varna.«

Garažna hiša – prva večja investicija v samostojni državi

V letu 1990 smo pretovorili 5,5 mio ton, v letu 1991 pa je bilo prometa za skoraj milijon manj. Izgubo jugoslovanskega trga smo z vidika celotnega pretovora uspeli nadoknaditi na ostalih zalednih trgih v naslednjih

petih letih, pri kontejnerjih pa smo potrebovali kar celo desetletje. Količino, ki je v letu 1990 znašala 94.767 TEU, smo ponovno dosegli leta 2002.

Prva večja investicija po osamosvojitvi Slovenije je bila leta 1999 izgradnja garažne hiša za skladiščenje 3.350 avtomobilov. Po letu 2000 smo se posvetili najprej naložbam na drugem pomolu, po letu 2005 pa pričeli intenzivno pridobivati oz. posodabljati kapacitete na avtomobilskem in kontejnerskem terminalu.

Izgubo jugoslovanskega trga smo z vidika celotnega pretovora uspeli nadoknaditi na ostalih zalednih trgih v naslednjih petih letih, pri kontejnerjih smo potrebovali celo desetletje.

Strateška transportna pot

Država Slovenija je leta 2008 s koncesijsko pogodbo Luki Koper, d. d., podelila 35-letno koncesijo za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovrnega pristanišča, tri leta kasneje pa je z Državnim prostorskim načrtom za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet zarisala meje bodoče širitve pristanišča. Strateški pomen transportne poti prek Kopra je leta 2013 priznala tudi Evropska unija, ki je koprsko pristanišče umestila v mediteranski in baltsko-jadranski evropski koridor.



Leto 1992



Leto 2020

Skupnih 30 let: Luka Koper v samostojni Sloveniji



1991 2021

Delničarji bodo prejeli 1,14 evra na delnico

  ROK ŠTEMBERGER

Tako so odločili delničarji Luke Koper, d. d., ki so se 29. junija zbrali na 34. skupščini družbe. Z 98,3 odstotka prisotnih glasov so namreč podprli nasprotni predlog Slovenskega državnega holdinga (SDH), da za izplačilo dividend namenijo 15,96 milijona evrov oziroma 1,14 evra bruto na delnico. Dividende bodo izplačane 27. 8., in sicer imetnikom delnic oziroma drugim upravičencem, ki bodo na dan 26. 8. 2021 vpisani v centralni register KDD. Delničarji so se na seji seznanili s poslovnim poročilom za preteklo leto, podelili so razrešnico organom vodenja in nadzora za leto 2020, sprejeli spremembe statuta, podprli poravnavo v zadevi Gašpar Gašpar Mišič, zavrnili poravnavo v zadevi TTI ter se seznanili z izvolitvijo predstavnika zaposlenih v nadzorni svet. Ker je nekaterim članom potekel mandat, so izvolili nove, ki jim je štiriletni mandat pričel teči 2. julija: **Andrej Koprivec**,

Božidar Godnjavec, Franci Matoz, Nevenka Črešnar Pergar in Rado Antolović.



Obisk iz Gran Canarie

 SUZANA ZORNADA VRABEC  DERVIŠ SULJIČ

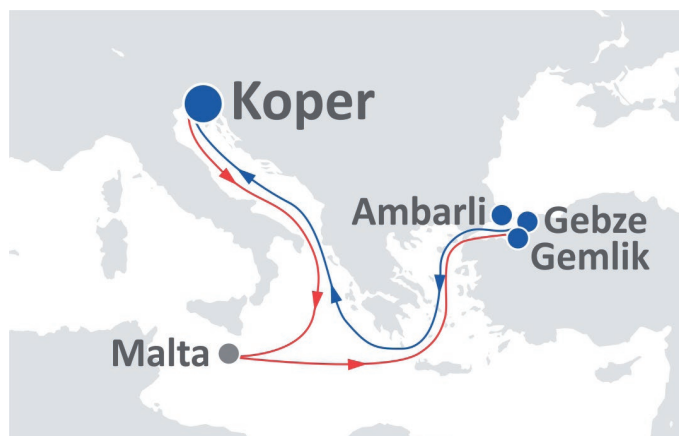
17. junija smo gostili delegacijo z Gran Canarie, tretjega največjega otoka Kanarskih otokov. Prišla je le dan po tem, ko sta Gospodarska zbornica Slovenije in gospodarska zbornica z Gran Canarie podpisali sporazum o sodelovanju. V Kopru smo z gosti izmenjali izkušnje o spopadanju s korona krizo, predvsem pa o priložnostih za sodelovanje z njihovim pristaniščem Las Palmas. Luka Las Palmas je tradicionalno namenjena predvsem oskrbi in servisu ladij na poti preko Atlantika. V zadnjem obdobju se vse bolj razvija tudi kot distribucijsko središče za oskrbo nekaterih afriških držav s hrano in potrošnim blagom ter 'hub' za kontejnerje. Letno preložijo preko milijon TEU in skupno 20 milijonov ton raznega blaga. Prepoznavni so kot turistična destinacija za križarke.



CMA CGM z novim kontejnerskim servisom iz Turčije za Koper

 ROK ŠTEMBERGER

Francoski ladjar CMA CGM je v začetku julija pričel s kontejnerskim servisom TMX3 (Turkey Med Express 3), ki bo tri turška pristanišča tedensko povezoval s Koprom. Ladjar izpostavlja kratke tranzitne čase servisa in poudarja, da je morska povezava okolju prijaznejša alternativa kamionskemu cestnemu prevozu od Turčije do Srednje Evrope z znatnimi prihranki pri izpustih CO₂. V servis sta vključeni dve ladiji, vsaka s kapaciteto 850 TEU, ki bosta pluli na rotaciji Ambarli-Gebze-Gemlik-Trst-Koper-Benetke-Malta-Ambarli.



Huawei bo vzpostavil novo evropsko logistično središče

 MATEJA DOMINKO  HUAWEI SLOVENIJA

Kitajska družba Huawei bo v Sloveniji vzpostavila osrednje regijsko logistično vozlišče za 19 trgov srednje in jugovzhodne Evrope.

Tako bo povečala pretok svojega blaga čez koprsko pristanišče, v bližini brniškega letališča pa zgradila nova skladišča. S tem želijo optimizirati transportne poti in skrajšati dobavne roke ter dostavo izdelkov do evropskih kupcev. Družba Huawei že danes skozi koprsko pristanišče prepelje približno 185.000 m³ tovora s Kitajske do Madžarske in naprej na druge evropske trge.

Družba Huawei danes skozi koprsko pristanišče prepelje približno 185.000 m³ tovora s Kitajske do Madžarske in naprej na evropske trge.

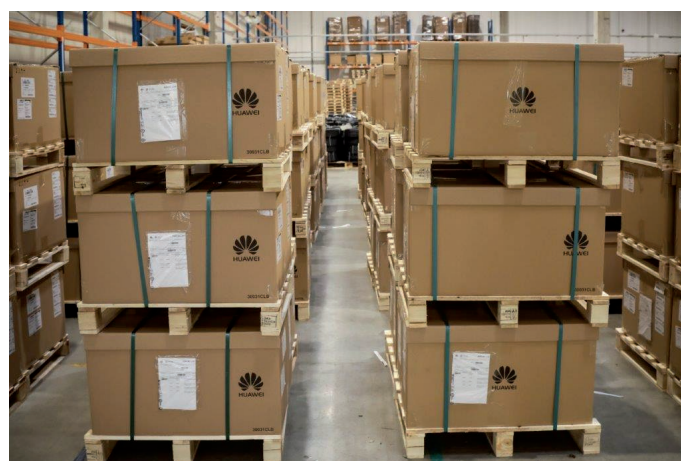
Prepoznajajo naš strateški položaj

Beata Bogadi, regijska direktorica Huawei za carinsko skladnost v Evropi: "Huawei se kot globalno podjetje zelo osredotoča na optimizacijo logističnih operacij za nudenje

najboljših storitev strankam. Huawei prepoznava strateški položaj koprskega pristanišča, usposobljeno osebje in storitve v Sloveniji. Slovenijo uvrščamo na naš seznam strateških logističnih vozlišč."

O podjetju Huawei

Huawei je eden od vodilnih svetovnih ponudnikov informacijske in komunikacijske tehnološke infrastrukture ter pametnih naprav. Zaposlujejo več kot 197.000 ljudi v več kot 170 državah. Huawei je zasebno podjetje, ustanovljeno leta 1987, in je v celoti v lasti zaposlenih.



Zagreb Deep Sea Container Terminal ima koncesionarja

 TATJANA JAZBEC  LUČKA UPRAVA RIJEKA

Hrvaško-nizozemski konzorcij je pridobil 50-letno koncesijo za upravljanje Zagreb Deep Sea Container Terminal.

Upravni odbor Lučke uprave Rijeka je 50-letno koncesijo za razvoj, poslovanje in upravljanje zagrebske obale Zagreb Deep Sea Container terminal, ki bo služila pretovoru kontejnerjev, podelil hrvaško-nizozemskemu konzorciju, ki se je edini prijavil na ponovljeni razpis.

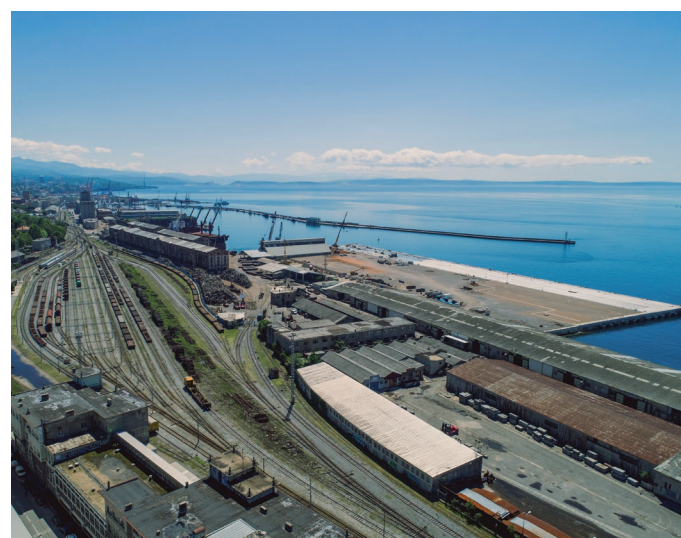
Bodoči koncesionar se je v ponudbi tudi zavezal zgraditi vso potrebno infrastrukturo, podaljšati operativno obalo in nabaviti ustrezno opremo.

APM Terminals in Enna Logic združili moči

Konzorcij sestavljata nizozemska družba APM Terminals v lasti ladjarja A.P. Moller - Maersk in hrvaška družba Enna Logic, ki morata v naslednjem koraku ustanoviti družbo za posebne namene, s katero bo luška uprava v zakonskem roku podpisala koncesijsko pogodbo. V novi družbi bo imel APM Terminals 51% delež, Enna Logic pa preostalih 49 %.

Prvo leto naj bi na terminalu pretovorili 500.000 TEU

Po besedah direktorja Lučke uprave Rijeka **Denisa Vukorepe** bo kontejnerski terminal na zagrebski obali z delom pričel 1. januarja 2024, že prvo leto naj bi na njem pretovorili 500.000 TEU. Bodoči koncesionar se je v ponudbi tudi zavezal zgraditi vso potrebno infrastrukturo, podaljšati operativno obalo s sedanjih 400 na 680 m obale ter nabaviti ustrezno opremo. Za koncesijo bo koncesionar letno plačeval 2 milijona evrov.



Daljša obala omogoča večji pretovor kontejnerjev

Kontejnerska obala na južnem delu prvega pomola koprskega pristanišča je daljša za skoraj 100 m in danes meri natanko 695 metrov. Na slovesnosti 23. junija smo jo ob prisotnosti ministra za infrastrukturo Jerneja Vrtovcia predali namenu.

✍ SEBASTJAN ŠIK 📷 ŽIGA INTIHAR, KRISTJAN STOJAKOVIČ, MATEJA DOMINKO



Podaljšana obala z novim priveznim mestom, ki smo ga poimenovali vez 7D, je le del obsežne investicije. Projekt podaljšanja prvega pomola zajema namreč izgradnjo operativne obale, dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra, ter izgradnjo skladiščnih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m². Površino, namenjeno skladiščenju kontejnerjev, gradimo fazno. Prvi del tik ob operativni obali smo že zaključili in opravili tudi tehnični pregled. Sledijo še trije deli, zadnjega naj bi zaključili v začetku prihodnjega leta. Gradnja poteka na morju, zato je celotna konstrukcija podprta z jeklenimi piloti. Skupaj jih bo kar 770 povprečne dolžine 65 metrov.

Del obsežne investicije, vredne 45,6 milijona

Po zaključku celotnega projekta se bo kapaciteta kontejnerskega terminala povečala na 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot) letno, z optimizacijo procesov dela na terminalu pa še za dodatnih 200.000 enot. Vrednost celotne naložbe znaša 45,6 milijona evrov. Del sredstev zanj smo pridobili iz evropskega projekta NAPA4CORE. »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. Zahvaljujem se tudi vsem sodelavcem, ki so na projektu delali, in čestitam vsem zaposlenim, predvsem kolegom na kontejnerskem terminalu za novo pridobitev,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**.

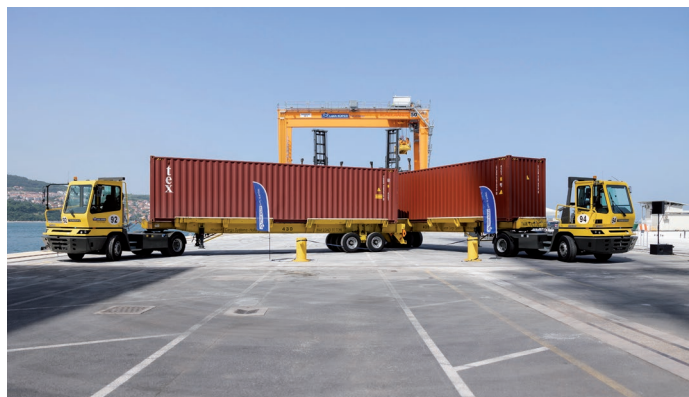
Naš razvoj je odvisen tudi od železniške infrastrukture

Glede na to, da že danes polovica vseh kontejnerjev, ki jih pretovorimo v Kopru (v letu 2020 skoraj milijon TEU), potuje po železnici, je prihodnji razvoj koprskega pristanišča v veliki meri odvisen od pravočasno zgrajene dodatne železniške povezave z zaledjem. T. i. drugi tir bo v funkciji leta 2026, vendar država posodablja tudi ostale dele slovenskega železniškega omrežja. Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec je na odprtju novega veza poudaril, da bodo na ministrstvu naredili vse, kar je v njihovi moči, za podporo razvojnim projektom Luke Koper, saj se bo s tem hitreje razvijala tudi slovenska logistika.

Projekt podaljšanja prvega pomola zajema izgradnjo operativne obale, dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra, ter izgradnjo skladiščnih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m².

Naročili dve dodatni kontejnerski dvigali

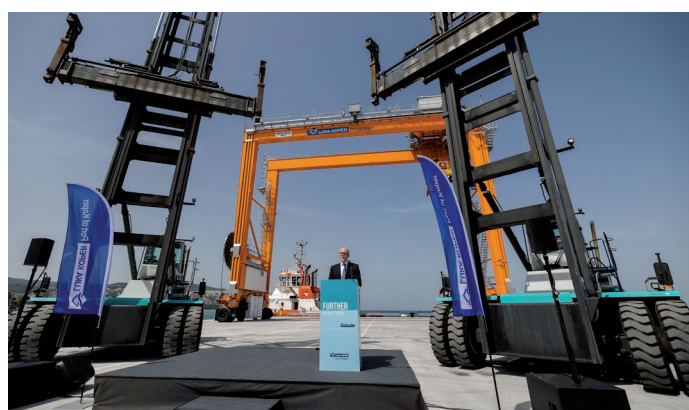
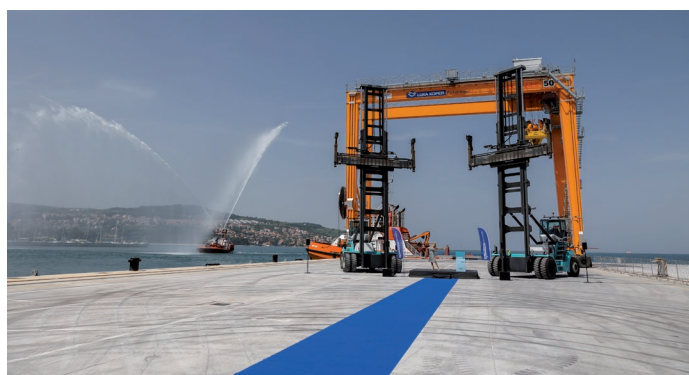
V Luko Koper smo že naročili tudi dve novi kontejnerski dvigali razreda super post-panamax (dve že imamo), ki bosta prišli konec prihodnjega leta. Poleg tega se bomo po letu 2022 lotili še izgradnje severnega dela prvega pomola, ki bo prav tako namenjen kontejnerjem.



Trak je prerezal minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec v spremstvu državnega sekretarja Aleša Miheliča.



Violinistka Maša Golob.



Dimitrij Zadel, predsednik uprave Luke Koper.



Predstavniki izvajalcev gradnje.



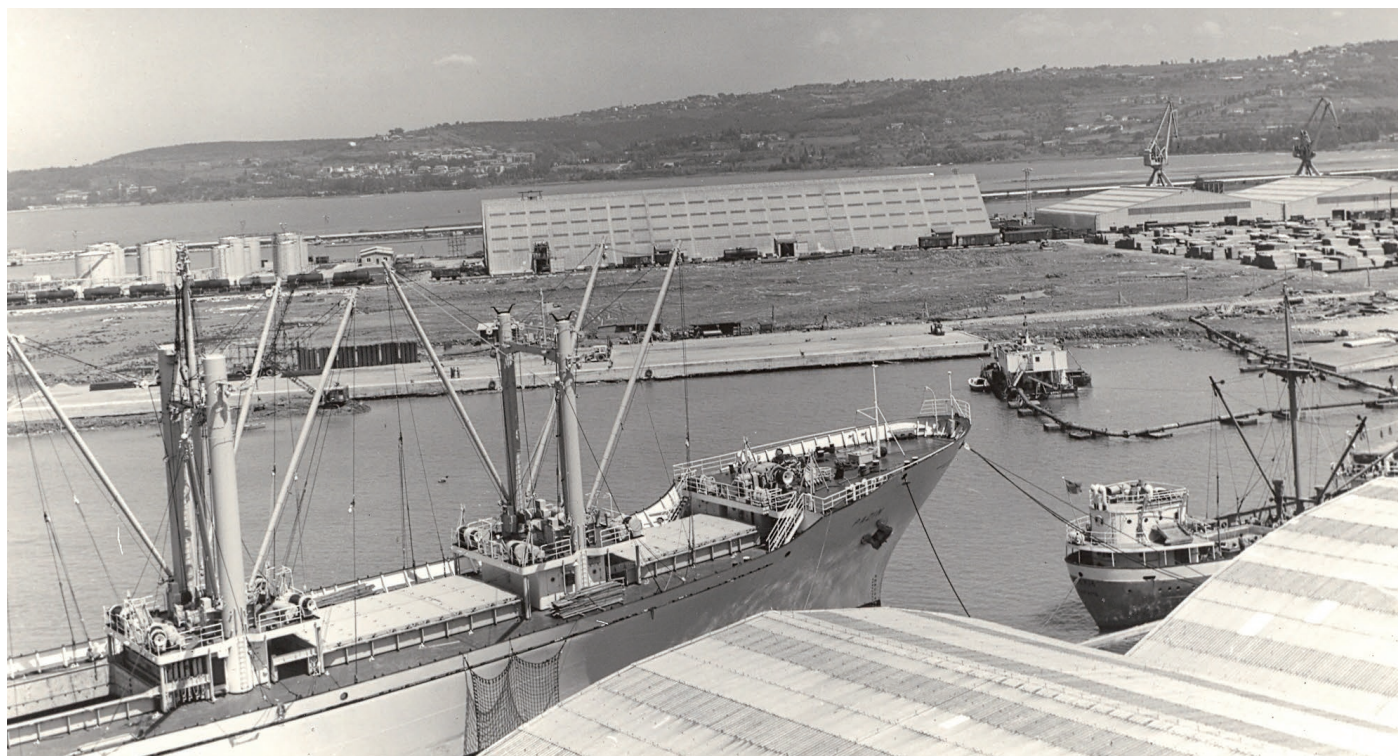
Ekipa kontejnerskega terminala.



Od prvega kontejnerja do nove obale

Kontejnerje smo na prvem pomolu začeli pretovarjati leta 1979 po izgradnji prvih 150 m operativne obale. Ob obalo smo takrat lahko privezali ladje z ugrezom do 9,5 m, na skladiščno površino v zaledju pa zložili 2.400 kontejnerjev.

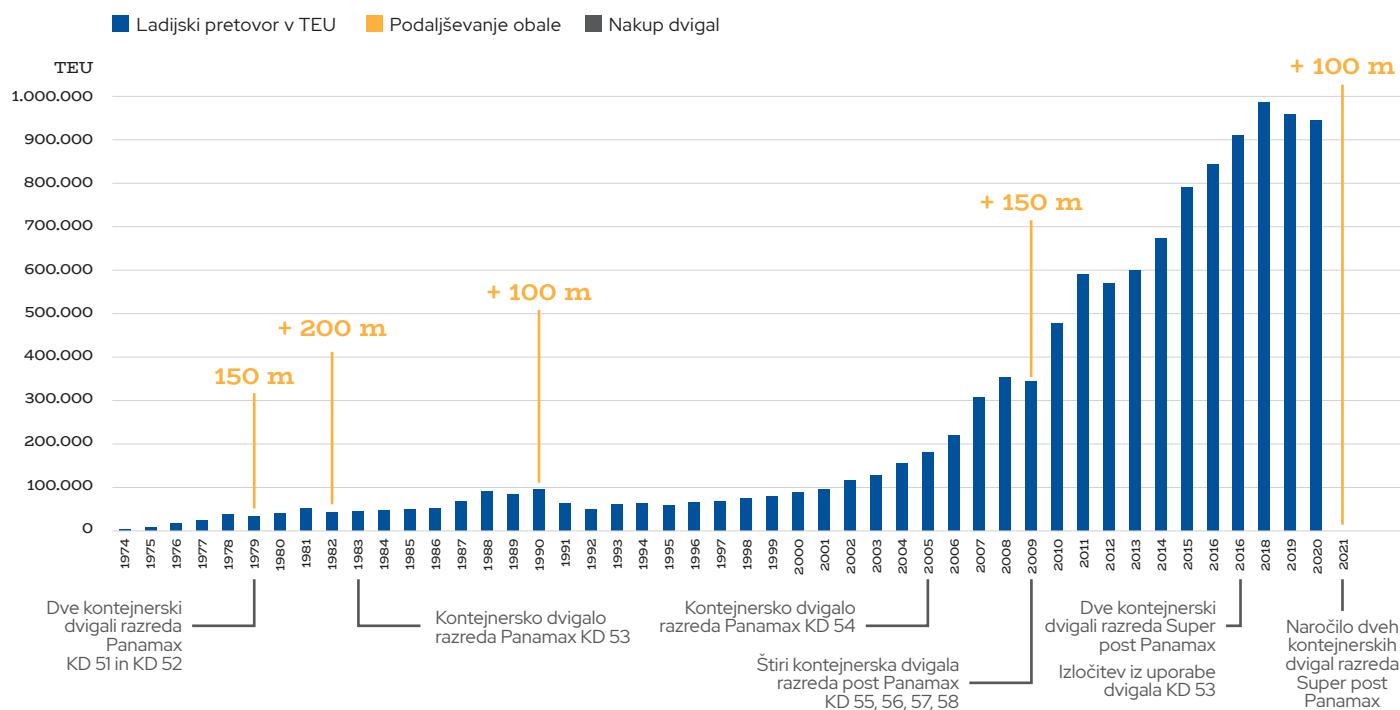
TATJANA JAZBEC JAKA JERAŠA, ARHIV LUKE KOPER



Leto 1979 – prvih 150 m operativne obale kontejnerskega terminala na južnem delu prvega pomola.

Prvi kontejner je na dan otvoritve, 10. septembra 1979, dvignilo prvo kontejnersko dvigalo razreda Panamax, ki so ga izdelali v podjetju Metalna Maribor. Prekladalna ročica tega 55 m visokega dvigala (KD 51) je dosegla 13 kontejnerjev v širno ladje. Takratna letna kapaciteta terminala je bila 50.000 kontejnerskih enot (TEU). Leta 1979 smo imeli že 8 kontejnerskih rednih linij (Severna in Srednja Amerika, Zahodna in Vzhodna Afrika, Bližnji vzhod, Perzijski zaliv, Avstralija in Nova Zelandija), ki so

pred preselitvijo kontejnerjev na prvi pomol pristajale na obali ob sedanjem potniškem terminalu. Linije so vzdrževale pretežno domače ladje ladjarjev Splošna plovba, Jadranska slobodna plovdba in Jugolinija. Leta 1985 je s kontejnerskega terminala odpeljal prvi redni kontejnerski vlak, namenjen na suhozemni terminal Franz Welz v Salzburgu. V letu 1980 so kontejnerji s 37.831 TEU predstavljali 25 % vsega pretovora v Luki Koper, ki je tedaj znašal skupno 2.523.248 ton.



Štirikrat podaljšali obalo

Po letu 1979 smo obalo podaljšali še štirikrat, največ leta 1982 za 200 m, ko smo kapaciteto kontejnerskega terminala podvojili. Za 100 m smo jo nato dogradili leta 1990, leta 2009 za 150 m in letos še za 100 nadaljnjih metrov.

Sočasno s podaljševanjem obale smo urejali in pridobivali tudi nove površine za odlaganje kontejnerjev. V letu 2009 smo tako npr. z zapiranjem lagun, preko katerih smo dostopali na skladiščno deponijo, pridobili kar 16.000 m² površin. Ker je promet kontejnerjev naraščal, obremenitev površin pa postajala vse večja,

smo se po letu 2010 lotili celovite prenove slabe nosilne površine na prvem »kontejnerskem« pomolu. Ob tem smo na novo postavili vodovodno, komunalno, elektroenergetsko in telekomunikacijsko infrastrukturo terminala, ki jo je po skoraj štirih desetletjih delovanja že dodobra načel zob časa. Poleg obnove obstoječih površin smo na terminalu zgradili oz. povečali tudi železniško infrastrukturo, spremenili smo način skladiščenja kontejnerjev, nabavili novo, sodobnejšo in okolju prijaznejšo opremo.



Leto 1983

Nova tehnologija skladiščenja

Leta 1983 smo na kontejnerskem terminalu vpeljali novo tehnologijo skladiščenja kontejnerjev, ki je v uporabi še danes. Od t. i. pajkov (Straddle Carrier), ki so bili sposobni zlagati le po dva kontejnerja v višino, smo prešli na uporabo mostnih dvigal oz. t. i. transtejnerjev (RTG), ki nam omogočajo nalaganje tudi do pet kontejnerjev v višino. Leta 2016 smo se veselili še druge velike spremembe, ki je v naslednjih letih bistveno vplivala na dvig produktivnosti na železniškem delu terminala. Prejeli smo prvega od štirih mostnih dvigal RMG (Rail Mounted Gantry), ki nam omogočajo delo na več vlakovnih kompozicijah hkrati.

V štirih desetletjih smo na prvem pomolu pretovorili skoraj 12 milijonov kontejnerjev (TEU).

2022: povečanje kapacitete terminala

Danes operativna obala v dolžino meri skoraj 700 m, v globino pa do 15 m, na njej stoji 9 mostnih kontejnerskih dvigal: tri dvigala razreda Panamax, štiri razreda Post Panamax in dve Super post Panamax dvigali (SPPX),

ki omogočajo delo na največjih kontejnerskih ladjah, saj z dosegom prekladalne ročice pokrijejo 24 vrst kontejnerjev v širino ladje, kar je skoraj dvakrat več kot zmora naše prvo kontejnersko dvigalo. Ob koncu naslednjega leta pričakujemo še dve novi SPPX dvigali. Vključno z novimi površinami, ki jih ravnokar gradimo v zaledju zadnjih 100 m obale, in novo opremo bomo kapaciteto terminala povečali na 1,5 mio TEU letno.

Leta 1979 smo imeli že 8 kontejnerskih rednih linij, ki so pred preselitvijo kontejnerjev na prvi pomol pristajale na obali ob sedanjem potniškem terminalu.

Največje jadransko pristanišče po prometu kontejnerjev

V štirih desetletjih smo na prvem pomolu pretovorili skoraj 12 milijonov kontejnerjev (TEU), od tega kar dve tretjini v zadnjih 10 letih. V letu 2020 je kontejnerski promet v skupnem pretovoru pristanišča dosegel že 47-odstotni delež. Od leta 2010 je Luka Koper po prometu kontejnerjev največje pristanišče v Jadranu.

Varni pred soncem in poletno vročino

Letošnje poletje ne varčuje s sončno energijo in visokimi temperaturami. Poskrbimo za ustrezno zaščito pred močnim soncem in vročino tudi na delovnem mestu.

Poiščem

si senco, kadar je le mogoče.



Prekrijem

vse dele telesa z gosto, a ohlapno zaščitno obleko.



Pokrijem

glavo in vrat.



Zaščitim

oči s sončnimi očali z zaščito pred UVA- in UVB-žarki.



Popijem

čim več brezalkoholne pijače, najbolj vode.



Namažem

se s kremo z zaščitnim faktorjem 30 ali več po izpostavljenih delih telesa.



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, Tatjana Jazbec

Redakcija: Mediade d. o. o.

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

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

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1.900 izvodov

ISSN 2350-3904

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

»Daj vsakemu dnevu priložnost, da bo najlepši v tvojem življenju!«
Mark Twain