

Priprave na ogled koprskega pristanišča / gradivo za učitelje 5. razredov osnovnih šol

Luka Koper v letu 2017 praznuje svoj 60. Rojstni dan.

Podjetje Pristanišča Koper (v Luko Koper se je preimenovalo leta 1962) je bilo ustanovljena leta **1957** in sicer malo za tem, ko je bila dokončno postavljena meja med Italijo in Slovenijo oz. takratno Jugoslavijo. Istega leta se je pričela gradnja prve 135 m dolge operative obale ter okrog 900 m dolgega nasipa, ki je zaprl Škocjanski zatok (ostanek nekdanjega zatoka je Naravni rezervat Škocjanski zatok) oziroma povezal Koper z izlivom reke Rižane. Material, pridobljen s poglobljanjem morja, so uporabili za zasipavanje zalednih površin in Škocjanskega zatoka, kjer se danes nahajajo skladišča.



Prva obala

Leta **1958** se je v pristanišču privezala prva čezoceanska ladja Gorica, last ladjarja Splošna plovba. Najstarejši del pristanišča se nahaja pod razgledno točko Belvedere, kjer danes pristajajo potniške ladje, včasih so pa tam pretovarjali generalne tovore.



Privez ladje Gorica leta 1958

Pristanišče se je v skoraj 60 letih razširilo na območje, ki je veliko 280 hektarjev (to je za skoraj 400 nogometnih igrišč). Njegov razvoj omogoča državni prostorski načrt. Postopoma se veča tudi pretovor, ki je leta 2016 presegel **22 milijonov ton blaga**.



Pristanišče danes

Koprsko pristanišče je **večnamensko pristanišče**, kar pomeni, da sprejme najrazličnejše vrste tovara.

Osnovni dejavnosti pristanišča sta **prekladanje** (blago pride lahko v pristanišče z ladjo, vlakom ali tovornjakom in ga raztovorimo ali pa odhaja z ladjo, vlakom ali tovornjakom in ga torej natovorimo) in **skladiščenje blaga** (blago počaka v skladišču dokler se njegov lastnik ne odloči, da ga je potrebno odpraviti do nekega drugega kraja). V pristanišču nudimo tudi dodatne storitve kot npr. zorenje banan, *uvrečevanje* (sipanje blaga v velike vreče), pripravljanje avtomobilov za končne kupce, barvanje stranic lesa in drugo.

Za pristanišče je zelo pomembna povezava z zaledjem s cestno in železniško infrastrukturo, saj tovor pride do pristanišča ali se iz njega odpelje s tovornjaki ali z vlaki. Približno 60% blaga se v koprsko pristanišče pripelje ali odpelje z železnico in nekje 40% s tovornjaki.

Okrog tretjina pretovora koprskega pristanišča je za slovenske stranke. Ostali pomembni trgi, od koder prihaja ali kamor je namenjeno blago, so predvsem Avstrija, Italija, Madžarska, Češka, Slovaška in tako naprej.

V pristanišču deluje **veliko različnih organizacij** oziroma podjetij:

- terminalisti (Luka Koper, d.d. - preklada in skladišči blago),
- piloti (vodijo ladje znotraj pristanišča),
- vlačilci (potiskajo ladje do obale ali iz luke),
- privezovalci (privezujejo ladje),

- ladijski agenti (zastopajo ladjarja – tistega, ki upravlja ladjo),
- špediterji (organizirajo prevoz blaga),
- kontrolne hiše (nadzirajo kontrolo blaga – npr. pregledajo avtomobile pred odpremo),
- avtoprevozniki (pripeljejo oz. odpeljejo blago s tovornjaki),
- železnice (pripeljejo oz. odpeljejo blago po železnici),
- carina (državni organ, ki odmeri plačilo carine in nadzira prisotnost morebitnih ponaredkov ali nedovoljenega tovora),
- policija (nadzirajo potnike in posadko pri vstopanju in izstopanju iz ladje),
- veterinarska inšpekcija (preverja blago živalskega izvora),
- fitosanitarna inšpekcija (preverja blago rastlinskega izvora),
- oskrbovalci ladij (nudijo najrazličnejše dobrine ladjam),
- vzdrževalci (vzdržujejo mehanizacijo, ki se uporablja v pristanišču),

Pristanišče je pomembno zato, ker je velik zaposlovalec v regiji. Samo v skupini Luka Koper je zaposlenih okoli 1000 oseb. V ostalih podjetjih, ki pa delujejo znotraj pristaniške panoge ali so z njo povezani, se pa ocenjuje, da je zaposlenih še 3000 do 4000 oseb.

Luka Koper, d.d., ki je v večinski lasti države, velik del svojega dobička vplaga v razvoj pristanišča in sicer v gradnjo novih obal, skladišč, pa tudi v uvajanje novih – predvsem čistejših tehnologij. S finančnimi sredstvi podpira tudi delovanje velikega števila športnih, humanitarnih, kulturnih in drugih organizacij predvsem na Primorskem.

Vrste tovara, ki prihajajo v Koper, ločimo na naslednje skupine:

1. Generalni tovari

To je tradicionalni tovor v pristaniščih, čigar količine se postopoma zmanjšujejo zaradi t.i. *kontejnerizacije* (več o tem nižje v besedilu). Gre za kosovno blago (npr. železni tiri, cevi, koluti s pločevino ali papirjem, les), blago pakirano v vrečah (sladkor, kava, riž) ter blago na paletah (npr. palete papirja, palete s sadjem) in ki se ga pričvrsti na dvigalo z najrazličnejšimi pripomočki. Za to vrsto tovara je značilno, da se pri rokovanju vedno potrebuje precej fizičnega dela.



Generalni tovor

Med ogledom bomo videli kolute pločevine, ki se uporabljajo pri proizvodnji avtomobilov.



Pločevinasti koluti

Med generalne tovore uvrščamo tudi les, ki ga je v Kopru veliko. Naš terminal za les preklada in skladišči predvsem les iz Avstrije, ki je namenjen na Bližnji vzhod v gradbene namene. V Kopru imamo ugodne pogoje za skladiščenje lesa: precej sončnih dni pomeni, da se bo les dobro osušil, zato bo njegova kakovost višja.



Paketi lesa

Med generalne tovore uvrščamo tudi sadje in zelenjavo, ki potujeta običajno v kartonastih škatlah na paletah. Tak tovor se je še do nedavnega prevažal v posebnih ladjah s hlajenimi skladišči. Danes se prevažna v kontejnerjih, a se nato razloži v pristanišču in skladišču v hladilnicah, ki so del terminala za sadje (modra skladišča). Poleg temperature je pomembno tudi, da se blago skladišči pri ustrezni vlagi.

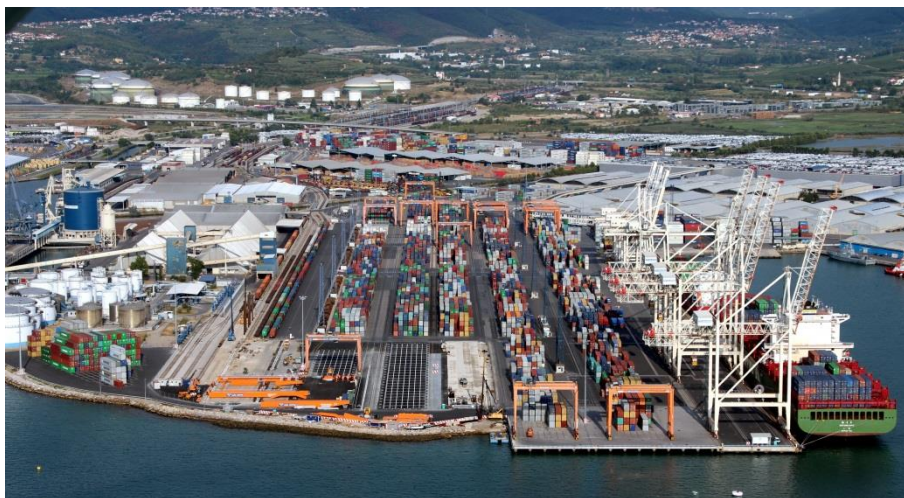


Zorenje banan

V luki imamo tudi zorilnice za banane, kjer s pomočjo dovajanja plina (etilen) banane dozori do primerne barve. V Koper pridejo namreč še zelene.

2. Blago v kontejnerjih

Zabojniki ali kontejnerji so se pojavili v koprskem pristanišču v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja. Kontejnerski terminal v koprskem pristanišču so odprli leta 1979. Obala kontejnerskega terminala se je postopno dograjevala in danes meri 600 metrov. Število kontejnerjev se iz leta v leto povečuje, ker se vedno več blaga prevaža v njih. Tudi banane, ki so še do nedavnega potovale v posebnih ladjah – bananjerah, se danes prevažajo v zabojnikih. Temu pojavu pravimo *kontejnerizacija*.



Kontejnerski terminal

Blago se vse pogosteje prevaža v kontejnerjih, ker je v njih zaščiteno tako pred zunanjimi vplivi kot pred krajo, pa tudi prekladanje v pristaniščih je hitrejše v primerjavi s paletami in škatlami.

Obstajajo različni tipi kontejnerjev – od navadnih ali suhih (tu se prevažajo npr. igrače, oblačila, hišni aparati), do kontejnerjev cistern (za prevoz tekočin), kontejnerjev platform (kamor se pričvrstijo večji tovari, ki v kontejnerju ne bi stali), prezračevani kontejnerji (npr. za kože), hlajeni ali s tujko *frigo* kontejnerji (za prevoz hlajenih tovorov) itn.

Večinoma se uporabljajo kontejnerji dveh dimenzij: 20 ali 40 *čevljev* (iz angleške mere *feet* – 1 čevlj znaša 30,48 cm). Kontejner, ki meri 20 čevljev, predstavlja mersko enoto twenty feet equivalent unit (TEU). Ker gre za standardizirano mersko enoto, se število kontejnerjev povsod po svetu šteje kar v TEU-jih. V letu 2016 smo v luki Koper pretovorili preko 800.000 TEU-jev.

Velikosti ladij se v splošnem večajo. To še posebej velja za kontejnerske ladje, saj lahko tako prepeljejo več blaga. Posledično je potrebno prilagajati tudi obale v pristaniščih, predvsem z nakupi večjih žerjavov (to so posebna dvigala).

Pristanišče je odprto dan in noč, razen v redkih primerih ko vremenski pogoji naredijo delo prenevarno, npr. v gosti megli ali močnem vetru. Še posebej na kontejnerskem terminalu je značilno, da se dela v treh izmenah – zaradi nočnega dela je pomembno, da je terminal primerno osvetljen.

3. Tekoči tovari

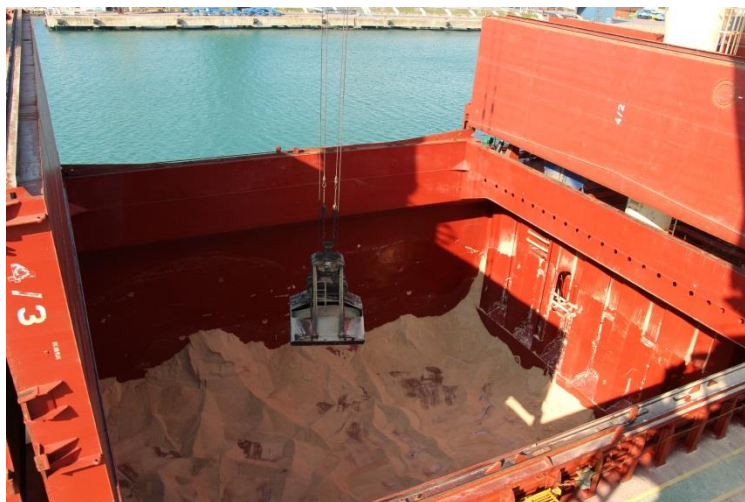
Na čelu prvega pomola imamo rezervoarje za kemikalije. Na čelu drugega pomola so pa rezervoarji za *kerozin* – to je gorivo za letala. V preteklosti smo v luki prekladali in skladiščili tudi druge tekoče tovore kot na primer vino, lateks in palmovo olje.



Rezervoarji za tekoče tovore

4. Sipki tovari

Že samo ime pove, da gre za tovore, ki so v sipkem stanju in se torej sipajo. Prevažajo jih ladje z velikimi skladišči in se s pomočjo dvigal, ki imajo na dnu grabilce, raztovarjajo. Skladiščijo se v sipkem stanju v velikih kupih (npr. sol).



Razkladanje sipkega tovora

Med sipke tovore sodijo na eni strani minerali (boksit, fosfati, glinica, cement...), na drugi pa žitarice (pšenica) in krmila (koruza, soja).

5. Rzsuti tovari

Za premog in železovo rudo uporabljamo ime *razsuti tovari*, čeprav v svojem bistvu taki tovari sodijo med sipke. Premog (črne barve) se uporablja predvsem v termoelektrarnah (ob njegovem izgorevanju se pridobiva električna energija) in toplarnah (za pridobivanje toplote). Železovo rudo (rdeče barve) se pa uporablja za pridobivanje železa.

Zaradi značilnosti se tega tovora ne pokriva – predvsem pri premogu lahko pride do samovžiga. Da bi zmanjšali prašenje, ker so ti tovari odkriti, smo uvedli vrsto ukrepov. Med temi je najbolj učinkovito škropljenje s *celulozo*: tako nastane skorja bele barve, ki preprečuje prašenje.



Skladišče premoga in železove rude

6. Avtomobili

V Kopru je prisotnih preko 20 znamk avtomobilov (Volkswagen, Seat, Audi, Peugeot, Opel, Renault, Kia, Hyundai ...). Preko Kopra se izvažajo evropska proizvodnja v območje Sredozemlja, uvažajo se pa avtomobili, ki so proizvedeni na Japonskem, v Koreji in v Indoneziji. Pomemben proizvajalec je tudi Turčija, od koder se vrši uvoz.

Pri avtomobilih ne potrebujemo dvigal, temveč le voznike. Ti so oblečeni v posebne obleke bele barve.



Odprte skladiščne površine in garažna hiša

7. Potniki

Potniški terminal je najmlajši terminal v koprskem pristanišču. V zadnjih letih so počitnice s potniškimi ladjami (rečejo jim tudi križarke, zaradi besede *križarjenje* – a to ni pravilno, saj je križarka vrsta bojne ladje) zelo priljubljene in jim Koper predstavlja zanimivo postojanko. Od tu si je namreč možno ogledati ne le obalna mesta Koper, Izolo in Piran, temveč je možno v parih urah obiskati slovenske kraje in znamenitosti kot npr. Postojnsko jamo, Ljubljano, Bled...



Potniški terminal

V povprečju vsako leto s potniškimi ladjami Koper obišče okrog 70.000 potnikov.

Več informacij o pristanišču in terminalih najdete na spletni strani www.luka-kp.si

Okolje

Tako kot povsod po Sloveniji se je tudi v družbi Luka Koper postopoma povečalo zavedanje o pomenu sonaravnega razvoja in pa tudi zmanjševanja negativnih vplivov na okolje. V ta namen je organiziran poseben oddelek, ki bdi nad okoljskimi parametri ter daje pobudo za uvajanje čistejših tehnologij. V pristanišču se merijo kakovost vode, zraka (meri se nivo prašnih delcev PM 10), nivo hrupa, pa tudi poraba energentov in vode. Smeti se ločeno zbirajo. Iz organskih odpadkov se pridobiva kompost. Sadi se drevje in skrbi za urejenost okolice. Organizirana je služba za varovanje morja, ki s svojo ekološko floto skrbi, da se morebitni izlivi v luškem bazenu ne bi razširili. V ta namen imajo na voljo posebne pivnike. Uporabljajo pa tudi plavajoče zavese, s katerimi lahko po potrebi zaprejo luške bazene.

Leta 2015 je Luka Koper prejela prestižno nagrado ESPO Award, ki jo podeljuje evropsko združenje pristanišč in sicer za napore, ki jih Luka Koper vlaga v izboljšanje sobivanja z okolico.

Več informacij o sistemu varovanja okolja je na voljo na spletni strani www.zivetispristaniscem.si.