

11 2016

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Clarici



Pretovor
in prihodki
od januarja
do septembra
2016

20 let
od krsta
luške
delnice na
borzi

Zakaj
Luka
podaljšuje
prvega

Obletnica
odhoda
zadnjega
vojaka JLA
iz luke Koper

Luški dnevi v Bratislavi in Budimpešti

V začetku novembra smo pričeli s tradicionalno turnejo luških dnevov na naših ključnih zalednih trgih.

7. novembra smo pripravili sprejem v Bratislavi, kjer se je zbralo približno 140 poslovnih partnerjev. Predstavili smo jim naše zadnje naložbe in načrte, z zadovoljstvom pa ugotavljamo, da se dogodka udeležuje čedalje več lokalnih špediterjev in cestnih prevoznikov z zelo konkretnimi vprašanji glede polnjenja in praznjenja kontejnerjev, projektnih tovorov in carinskih postopkov.

Že naslednji večer smo podoben dogodek pripravili v

Budimpešti, kjer se je vabilu odzvalo lepo število strank. Na madžarskem trgu kljub vedno ostrejši konkurenci sosednjih pristanišč dosegamo vztrajno rast kontejnerskega pretovora, vedno pomembnejši postaja segment hlajenih tovorov, kot npr. meso, sir in zelenjava, predvsem v izvozni smeri. V uvozni smeri pa že nekaj let zapored prevladuje soja. Glede na odzive in informacije, ki smo jih slišali od poslovnih partnerjev iz obeh držav, lahko zaključimo, da Jadranska transportna pot počasi, a vztrajno odžira promet severnoevropskim lukam in pridobiva na pomenu.



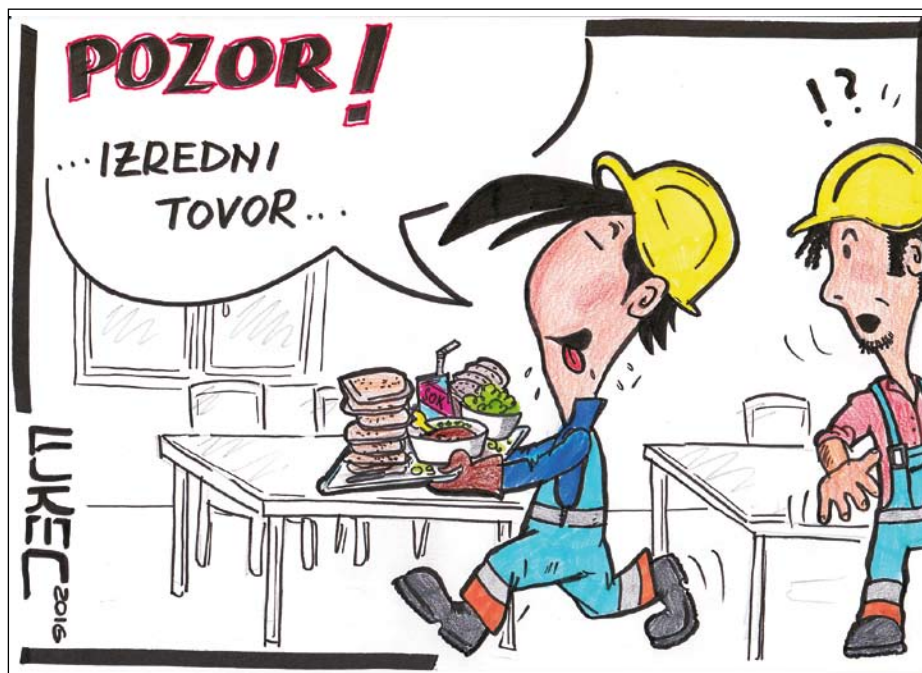
Dogodek v Bratislavi je potekal v znanem Café Reduta.



Bratislava



Baročna palača Festetics je bila kulisa za druženje v Budimpešti. Obeh dogodkov sta se udeležili tudi slovenski veleposlanici na Slovaškem in Madžarskem ter številna delegacija koprške pristaniške skupnosti.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedlinik, Mateja Clarici, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanović, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanović
Ilustracije: Klemen Valenčič
Karikatura: Elvis Božič
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženele
Produkcija: ČZD Primorske novice
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper
Časopis je brezplačen.
Tisk: Tiskarna Vek Koper
Naklada: 1600 izvodov
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Na koncu bomo
imeli vsi manj



Foto: Alen Kramberger

Dve desetletji v sedlu bika

Če smo se junija letos spomnili 20-letnice lastninskega preoblikovanja Luke Koper, bomo ta mesec praznovali dve desetletji, odkar luška delnica kotira na ljubljanski borzi vrednostnih papirjev in to v najbolj elitni prvi borzni kotaciji. Gre za dva prelomna dogodka v zgodovini družbe, ki sta zaznamovala njen nadaljnji razvoj. Privatizacija s kombinacijo navadnih in prednostnih (v lasti Republike Slovenije) delnic je bila za družbo, ki je šele vstopala v nov družbeno-ekonomski sistem verjetno najboljša rešitev, saj je predstavljala neke vrste varovalo pred vsakokratnimi političnimi menjavami in interesi. Prednostne delnice, teh je bilo 49 odstotkov, namreč niso odločale o delitvi dobičkov in so imele nižji donos, kar je bilo po svoje logično, glede na to, da je družba sama vlagala v pristaniško infrastrukturo.

Luka Koper se je delno privatizirala. Čeprav ji mnogi danes pravijo državno podjetje (po konverziji prednostnih v navadne delnice leta 2007 je država resda pridobila odločujoči vpliv na poslovanje družbe), ima Luka Koper v svoji lastniški strukturi tretjino zasebnih vlagateljev, tistih, ki pravzaprav trgujejo z njenimi vrednostnimi papirji. Pravzaprav ne vem, zakaj se je pred dvajsetimi leti Luka Koper odločila za vstop na borzo. Verjetno je sledila vsem ostalim velikim poslovnim sistemom v državi. Kakor koli, če se ozremo nazaj, bi lahko rekli, da je bila tudi ta odločitev za družbo varovalo, saj kotiranje na borzi prinaša določene obveznosti in odgovornosti, predvsem pa zahteva visoko stopnjo transparentnosti poslovanja. Včasih zna biti to tečno, saj je potrebno vsako informacijo, preden jo objavimo, skrbno pretehtati. Prepričan pa sem, da nas je to na nek način tudi zaščitilo v času poslovnih odločitev, ki so se kasneje izkazale

za vprašljive. Bog vedi, kaj vse bi se lahko še zgodilo, skrito pred očmi regulatorjev in investicijske javnosti.

V tokratnem Luškem glasniku se ukvarjamo tudi s problematiko lastništva zemljišč in z usodo razvojnih projektov. Znašli smo se namreč v nekakšnem razvojnem limbu, ko se dva ključna strateška projekta oziroma strateška tovora ne moreta razvijati. Gre za zabojnike in vozila, ki v zadnjih letih beležijo najvišjo rast in imajo največjo perspektivo. Za vozila bi nujno potrebovali dodatne skladiščne površine v zaledju pristanišča. Vendar zemljišča niso v lasti države, vsaj ne vsa, pri nekaterih pa se za lastništvo bije sodni boj. Podoben problem je pri odpiranju novih vhodov za tovornjake. V članku ugotavljamo, da je za nastale razmere kriva država, ki leta 2011, ko je sprejela državni prostorski načrt, ni poskrbela za pridobitev zemljišč na območju pristanišča v svojo last.

Pri zabojnikih pa se zapleta pri pridobivanju dovoljenj za podaljšanje prvega pomola oziroma kontejnerskega terminala. Koprski občina ima namreč pomisleke zaradi povečanega obsega dejavnosti in posledično vpliva na življenje prebivalcev. V ozadju, to je moje osebno mnenje, je pritisk na državo, da bi drugače razdelila polovico koncesijske dajatve, ki jo prejme od Luke Koper in po teritorialnem ključu razdeli na obe občini. Razumljivo, saj se večji del pristaniških aktivnosti odvija na koprski strani pristanišča, kjer je dinamika pretovora največja. Vendar pa to ne bi smelo ovirati razvoja pristanišča, saj bomo na koncu imeli vsi manj, zaposleni, občani in državljani.

Sebastjan Šik

Ladijski pretovor in prihodki od januarja do septembra

V devetih mesecih letošnjega leta smo na ladje naložili in z ladij razložili 16.290.166 ton blaga, kar je pet odstotkov več kot v istem obdobju leta 2015. V primerjavi z lani so porasle vse blagovne skupine, najbolj avtomobili, ki smo jih pretovorili 536.676. V strukturi z 38-odstotnim deležem prevladujejo kontejnerizirani tovari. Kontejnerjev je bilo skupaj 631.773 TEU oziroma sedem odstotkov več kot lani. Čisti prihodki od prodaje v družbi Luka Koper, d. d., so v devetih mesecih dosegli vrednost 141,3 milijona evrov, kar je 11 odstotkov več kot v istem obdobju lanskega leta.

LADJE, KAMIONI, VAGONI

V primerjavi z devetimi meseci leta 2015 smo v Luki Koper v letošnjih devetih mesecih povečali tako število privezanih ladij kot število pretovorjenih vagonov in kamionov. Ladij je bilo 1527, kar je 22 ladij več kot v istem obdobju lanskega leta. Vagonov smo naložili ter razložili skupaj 210.006 oziroma sedem odstotkov več kot lani, medtem ko se je število kamionov povečalo kar za 14 odstotkov oz. za preko 26 tisoč.

PRETOVOR V SOSEDNJIH PRISTANIŠČIH

Tržaško pristanišče podatkov o pretovoru v obdobju januar – september

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – sept 2016	jan – sept 2015	Indeks 16/15
Skupni pretovor (ton)	7.886.921	7.924.409	100
Kontejnerji (TEU)	166.411	150.516	111

Ravenna

Skupni pretovor (ton)	19.305.913	18.258.836	106
Kontejnerji (TEU)	181.345	176.129	103

Benetke

Skupni pretovor (ton)	18.915.745	18.803.480	101
Kontejnerji (TEU)	459.200	412.162	111

Ladijski pretovor (v ton)	jan – sept 2016	jan – sept 2015	Indeks 16/15
Generalni tovari	1.055.544	1.026.692	103
Kontejnerji	6.195.439	5.813.449	107
Avtomobili	817.596	642.817	127
Tekoči tovari	2.544.384	2.379.125	107
Sipki in razsuti tovari	5.677.203	5.632.258	101
Skupaj	16.290.166	15.494.341	105

Ladijski pretovor (v kosih)	jan – sept 2016	jan – sept 2015	Indeks 16/15
Kontejnerji (TEU)	631.773	590.270	107
Avtomobili (kos)	536.676	433.457	124

Skupaj čisti prihodki od prodaje družbe Luka Koper, d.d.*	jan – sept 2016	jan – sept 2015	Indeks 16/15
(v 000 EUR)	141.347	127.585	111

*Nerevidirani in nedokončni podatki

še ni objavilo, so pa to postorila pristanišča na Reki, v Ravenni in Benetkah. Tako reško kot beneško pristanišče ostajata pri skupnem pretovoru v primerjavi z lanskim devet mesečnim obdobjem na podobni ravni, so pa lahko oboji zadovoljni s pretovorom kontejnerjev, saj so jih v



letošnjem letu pretovorili za 11 odstotkov več. Drugače je v luki Ravenna, kjer so bili uspešnejši pri skupnem pretovoru (+6 odstotkov), medtem ko so pretovorili le za 3 odstotke več kontejnerjev kot lani.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

Specialisti za projektne tovore

V oktobru smo na terminalu za generalne tovore pretovorili projektni tovor izjemnih dimenzij. Sestavljen je bil iz 25 delov, od teh je najtežji tehtal 56 ton. K zahtevnosti pretovora je pripomogla predvsem njihova dolžina, saj je najdaljši del meril skoraj 36 metrov.

Robert Šverko, operativni vodja terminala je ob tem povedal: »V Luki Koper razpolagamo z vso potrebno infrastrukturo, torej z opremo in dvigali, ter z znanjem, da se lahko lotimo tudi

najzahtevnejših tovorov, kot je bil ta. Predstavljal nam je velik izziv, saj tovari takih dimenzij niso običajni. Veseli pa nas, da nam je naročnik zaupal tak projekt, kar dokazuje, da smo zanesljivi in strokovni. Za ta projekt smo potrebovali dober mesec priprav in usklajevanja z ladjarjem, špediterjem, agentom in cestnim prevoznikom. Timsko delo tako na terminalu, predvsem med operativnim vodjem, tehnologom in komercialistom, kot z zunanji deležniki, je v takih primerih ključnega pomena.«

Tovor, šlo je za opremo za bioplinarno, je prišel iz Indije in je bil namenjen na Madžarsko. Zelo zahteven je bil tudi cestni prevoz, za katerega je poskrbelo podjetje Comark. »Pri prevozu tovorov takih dimenzij je potrebno najprej preveriti prevoznost trase do končnega cilja. V kolikor se izkaže, da je prevoz izvedljiv, stečejo ostale aktivnosti, kot so zagotovilo primernih prevoznih kapacitet, dovoljenja za izredni prevoz po cestah, različna soglasja ipd. V tem primeru je bil to še



večji izziv, saj je kompozicija merila več kot 40 metrov. Tovor smo uspešno odpremili in zahvaljujemo se Luki Koper za odlično sodelovanje,« so nam povedali.

Tekst in foto: Mateja Clarici

Krepimo sodelovanje z japonskimi partnerji



Slovenija je 17. oktobra v organizaciji japonskega poslovnega združenja Keidanren obiskala številčna gospodarska delegacija iz Japonske. Ob tej priložnosti je Gospodarska zbornica Slovenije v sodelovanju z državnimi inštitucijami organizirala poslovno konferenco in srečanje s predstavniki slovenskega gospodarstva. Konference se je udeležil tudi predstavnik Luke Koper, saj so bili v gospodarski delegaciji tudi številni japonski logisti.

Aktivni v Egiptu

Za ohranitev obstoječih in pritegnitev novih poslov preko Luke Koper izvajamo skozi vse leto različne aktivnosti na več ravneh, na področju trženja pa se še posebej trudimo za krepitev naše prepoznavnosti, obveščanje obstoječih in potencialnih kupcev z

ميناء كوبر - سلوفينيا
طريقك الملاحي المباشر إلى قلب أوروبا عبر الأدرياتيكي

Koper Port - Short Presentation

New Port of Koper

Port of Koper for Egypt

Reefer Terminal

Spletna stran UPEHC

našimi storitvami, novimi ladijskimi servisi in prednostmi pri izbiri logistične poti preko Kopra. V tem letu smo temu tržišču posebno pozornost namenili, saj ga ocenjujemo kot zanimiv potencial navkljub težji ekonomski situaciji, v kateri se trenutno nahaja egiptovsko gospodarstvo.

Poleg organizacije luškega dne v Kairu v marcu, smo konec septembra v Koprú gostili egiptovsko delegacijo špediterjev, ki smo jim na njihovo pobudo organizirali program obiska v našem zaledju z ogledom treh kontejnerskih terminalov (Graz, Bratislava, Budimpešta) ter srečanje z združenjem špediterjev na Dunaju, v Bratislavi in Budimpešti. Egiptovska delegacija je bila z ogledom Luke Koper in tridnevni programom v našem zaledju izredno zadovoljna, glede na postopno izboljševanje kontejnerskih povezav z egiptovskimi lukami pa si v

prihodnje obetamo tudi porast pretovora z našim zaledjem.

Našo prisotnost na tem tržišču smo okrepili tudi s pomočjo našega promotorja **Sherifa Rasheda** in njegovimi obiski strank, združenj, ladijskih agentov in špediterjev. Pred časom je bil poleg naše veleposlanice v Egiptu **Tanje Miškove** kot gost povabljen na egiptovsko televizijo, kjer je v oddaji, namenjeni Sloveniji, predstavil transportno pot preko Kopra. 17-minutni posnetek si lahko ogledate na [tps://youtu.be/QHKWwSdHLpw](https://youtu.be/QHKWwSdHLpw) (od 2:06 dalje). Sicer pa predstavitev Luke Koper od oktobra dalje najdemo tudi na spletnih straneh specializiranih egiptovskih združenj, in sicer Združenja proizvajalcev in izvoznikov kmetijskih pridelkov UPEHC (Union of Producers and Exporters of Horticultural Crops - <http://www.upehc.org>) in Kmetijskega izvoznega sveta AEC (Agriculture Export Council - <http://www.aegypt.com/WebPages/Common/NewsDetails.aspx?ID=112>). Po zaključeni prenovi spletni strani bosta predstavitev Luke Koper objavila tudi egiptovsko izvozno združenje Expo link in združenje CFI.

Avstrijski logist ima pisarno tudi v Kopru

Avstrijski logist Quehenberger logistics, ki ima 87 podružnic v 18 državah sveta in zaposluje 2.700 ljudi je odprl pisarno tudi v Kopru. Kopska enota se je tako pridružila trem že delujočim v Sloveniji v Ljubljani, Logatcu in Spodnji Idriji.

Karin Kleva
Milena Jerman

Exporters login

Exporter Name
Password
 Remember me next time.
Login

Search

Enter Search word
Exporter GO

News details

Location : Koper
Date : 26/07/2016
Title : Port of Koper One of the important Gate for Egyptian Exporters to reach Europe
Summary :
Details :
Port of Koper
One of the important Gate for Egyptian Exporters to reach Europe

Spletna stran AEC

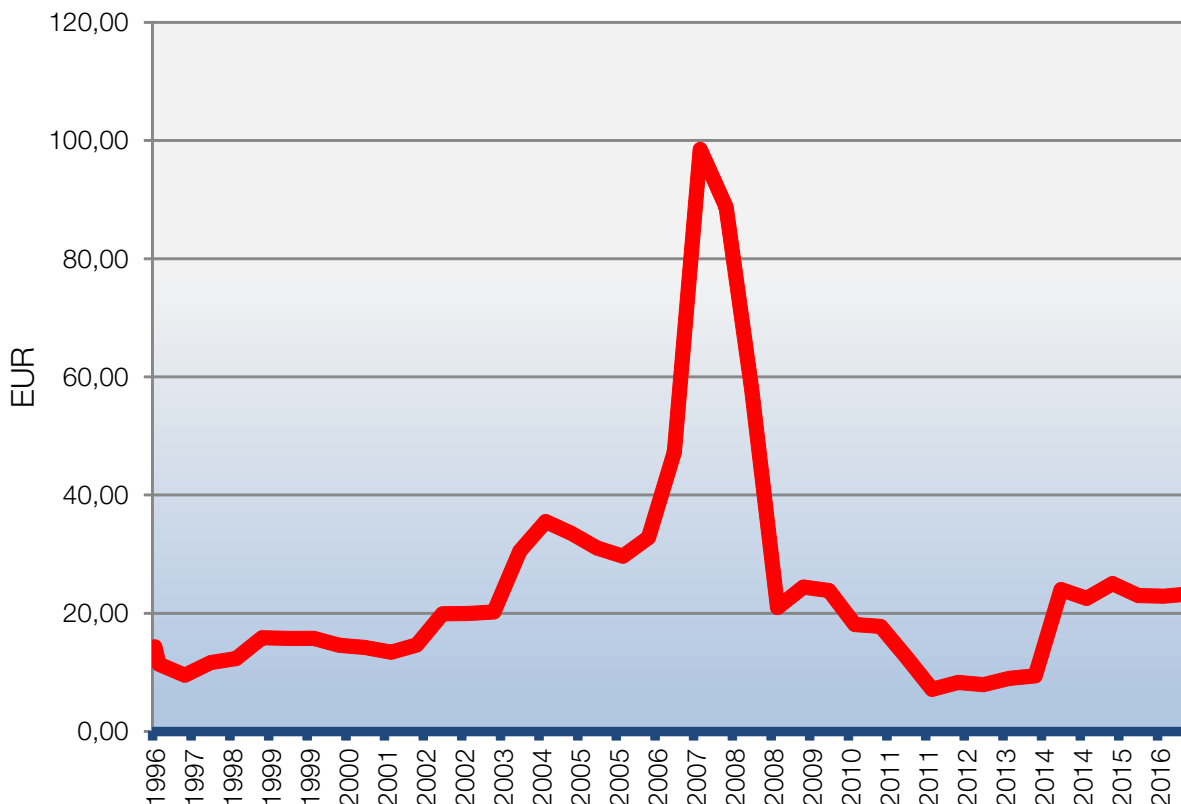
20 let od krsta luške delnice na borzi

20. novembra mineva okroglih 20 let, odkar smo začeli spremljati našo delnico v tečajnici Ljubljanske borze. Tako sta za nami prvi dve desetletji borznih izkušenj.

V tem obdobju se je veliko stvari spremenilo. Začetki borznega trgovanja segajo »na parket«, ko so se slovenski borzni posredniki srečevali v živo in med seboj trgovali tako, kot lahko vidimo v kakšnem filmu – roke gor, znaki »prodam« in kupim«, sklenjeni posli ... Z uvedbo IT tehnologije na področje borznega trgovanja se je počasi trgovanje na parketu preselilo za računalniške zaslone, ko so obraze v stresu in kretne rok nadomestile številke na ekranih.

Napetost in neučakanost ob prvih borznih poslih z našo delnico konec leta 1996 je nadomestilo pozorno spremljanje dnevnega gibanja njene borzne vrednosti in skoraj ni minil dan, da ne bi rekli kakšne na to temo. Priča smo bili večjim in manjšim skokom ter padcem vrednosti, a tistega »velikega meta med zvezde«, to je bilo 9. avgusta 2007, ko je tečaj luške delnice dosegel rekordnih 114,88 evra, še dolgo ne bomo pozabili. Le kdo ni takrat računal, koliko bi lahko kupil, če bi ...

Ja, tudi to je del zgodovine preteklih 20. let in danes smo bogatejši za kakšen siv las in nekaj borznih izkušenj ... Predvsem pa nas taka nihanja borznih tečajev ne vržejo več »iz ravnovesja«. Navadili smo se, da gre graf včasih malce gor in mu skoraj vedno sledi korekcija navzdol. In ja, tudi tega samo



Uradni tečaj delnice Luke Koper LKPG od decembra leta 1996 do junija 2016

se navadili, da nas večina od nas ni borznih špekulantov, temveč lastnikov delčka naše družbe, in to lastništvo »držimo v svojih rokah« na dolgi rok.

Najbrž bodo sedanje zakonske spremembe, ki se uvajajo na tem področju, povlekle za seboj tudi spremembe v naši lastniški strukturi, saj bo ob spremenjenih pogojih na tem področju postalo delničarstvo za nekatere predrago. Žal se brezplačni registrski računi ukinjajo in

za nadaljnje lastništvo delnic bo od sedaj dalje potrebno nekaj prispevati tudi v smislu stroškov vzdrževanja stanja vrednostnih papirjev na trgovalnih računih pri borznih hišah.

Po drugi strani pa lahko danes že vsak posameznik postane svoj osebni borzni posrednik, saj večina borznih hiš med svojimi storitvami ponuja možnost elektronskega trgovanja vsakemu, ki mu je tak način trgovanja blizu. Tako lahko vsak zase spremlja

borzo dogajanje kar od doma in sledi globini trga pri vrednostnemu papirju, ki ga zanima, pa dnevno sklenjene posle in dogajanje na celotnem borznem trgu ... In da ne pozabimo omeniti, da je možno s takim načinom realizirati čisto prave posle prodaje ali nakupa delnic, običajno so tudi provizije za tovrstne »avto-posle« nižje od klasičnih poslov, ki jih opravi borzni posrednik.

Ni kaj, teh 20 let borzne zgodovine je bilo pestrih, a ne? Kdo ve, kaj nas še vse čaka ... Na to najbrž nimamo kaj dosti vpliva, če izvzamemo dejstvo, da se vsak od nas v okviru svojih zmožnosti trudi za uspešno poslovanje naše družbe ... In to je tudi največ, kar lahko tej družbi damo – za vse ostalo pa poskrbijo drugi dejavniki, ki ji včasih pomagajo »gor«, včasih pa jo malce »dol« potisnejo – a naša LKPG ne odneha, neutrudno gre naprej, zato ... srečno pot še nadaljnjih (vsaj) 20 let.

Andreja Ličen-Čok

Kaj pomeni za družbo kotiranje na borzi?

Odpiranje družbe za druge lastnike in posledično uvrstitev na borzni trg naj bi pripomoglo predvsem k rasti družbe. Lažje je pridobivanje svežega dolžniškega ali lastniškega kapitala, družba poveča svojo prepoznavnost, olajšane so tudi morebitne prevzemne aktivnosti. Uvrstitev na borzo pa pomeni tudi, da se družba zaveže spoštovati celo vrsto zakonov, pravil, priporočil in standardov. Luka Koper sodi v Prvo kotacijo Ljubljanske borze, kjer se nahajajo delnice najboljših slovenskih izdajateljev. Za te družbe

veljajo najvišji standardi transparentnosti in ažurnosti, predvsem kar se tiče obveščanja delničarjev, načina razkrivanja pomembnih poslovnih informacij in poročil ter pretoka notranjih informacij in varovanja njihove zaupnosti. Vse te zahteve pomembno vplivajo na obseg dela, ki ga je potrebno skrbno organizirati, da lahko spoštujemo množico predpisov in rokov – končni cilj pa je vselej večanje zaupanja, prepoznavnosti in ugleda med vlagatelji.

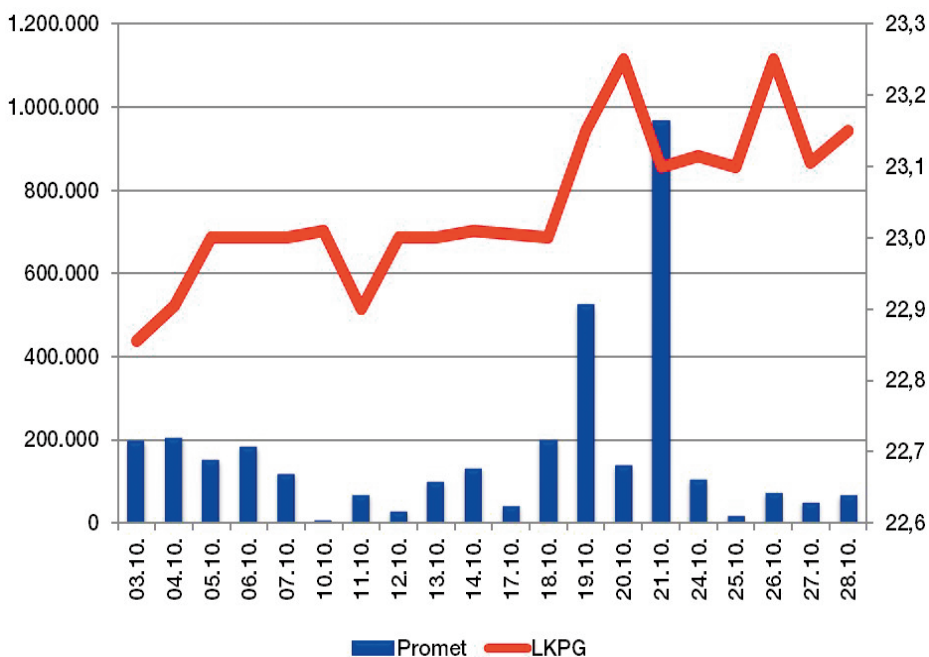
Rok Štemberger

Delnica Luke Koper v oktobru

V oktobru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 23,05 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,86 in 23,25 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 402 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 3.357.403 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 144.955 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,30 evra, najnižji pa 22,54 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila en odstotek vrednosti, prav tako tudi v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 324.100.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevne prometa v oktobru 2016

Sezona 2017 bo podobna letošnji

Mesec oktober je bil po številu prihodov potniških ladij najbogatejši mesec v letošnji sezoni. 13 ladij za križarjenje je v Koper pripeljalo preko 12 tisoč turistov. V novembru pričakujemo še pet ladij, v decembru dve, sezono pa bomo zaključili 12. decembra z ladjo Viking Sea. Medtem ko smo v lanskem letu privezali 49 ladij z 58 tisoč potniki, ocenjujemo, da se bo številka v letošnji sezoni povzpela na 69 ladij s preko 78.000 potniki. Pomembna

razlika med letošnjo in lansko sezono je tudi v tem, da prihaja v Koper vse več premium in luxury ladjarjev, sezona prihodov pa se je podaljšala kar za dva meseca.

Iz do sedaj prispelih najav ladjarjev je moč oceniti, da bo sezona v letu 2017 podobna letošnji. Najavljenih imamo 60 prihodov potniških ladij, na katerih pričakujemo 75.000 potnikov. Prva na seznamu prihodov je ladja Viking Sea, ki jo bomo v Luki

Koper privezali 18. marca, sezono pa bo 23. novembra zaključila ladja Marina. Ker večina ladij v Koper prihaja oz. odhaja v Benetke, kjer je v veljavi omejitev velikosti ladij, nobena od najavljenih ladij ni večja od 96.000 BT. Največjo pričakujemo 11. novembra, in sicer MSC Musica s kapaciteto 2.550 potnikov, za katere skrbi skoraj tisoč članov posadke. V naslednji sezoni se v Koper ponovno vračata ladjarja Holland America in Azamara

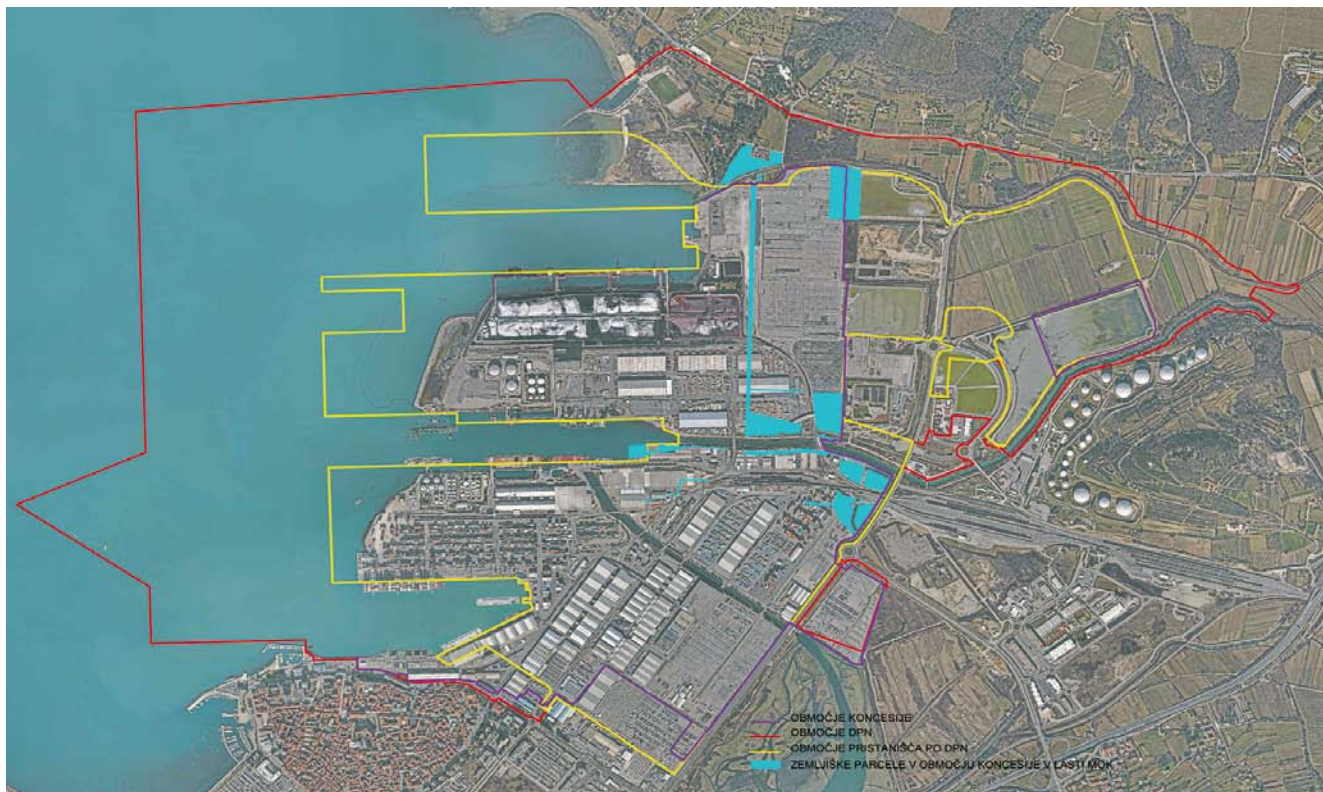
z ladjama Westerdam in Azamara Quest. Poleg ladje Westerdam bomo v Kopru prvič videli ladje Silver Muse, Sea Princess, Viking Sky in Viking Star. Polovico najavljenih prihodov je predvidenih za vikend, ladje pa bodo v Kopru privezane za povprečno desetino več časa.

Seznam prihoda ladij v letu 2017 je objavljen na spletni strani Luke Koper v poglavju: Storitve&Terminali/Terminali/Potniški terminal.



Zadnji dan v oktobru smo privezali ladjo Marina, ki jo bomo letos v Kopru občudovali trikrat

(Foto: Mateja Clarici)



Lastniški spori ovirajo razvoj pristanišča

Državni prostorski načrt (DPN), ki ga je leta 2011 vlada Republike Slovenije sprejela za območje koprskega pristanišča, je temeljni prostorski akt, ki pristanišču omogoča širitev in razvoj znotraj danih meja (na sliki območje, obkroženo z rumeno barvo). Ali je temu resnično tako? V teoriji morda že, v praksi pa se srečujemo s številnimi ovirami zaradi lastništva teh parcel. Konkreten primer so načrtovani bertoški in seminski vhod v pristanišče za tovornjake, izgradnja železniških tirov v zaledju tretjega bazena, pridobivanje dodatnih površin za skladiščenje tovora, predvsem avtomobilov. Na teh površinah namreč ni lastnik samo država, ampak tudi lokalna skupnost, javni zavodi in celo fizične osebe. Glede na to, da država za razvoj pristaniških dejavnosti ne more podeliti pravic gradnje na zemljiščih, katerih ni lastnik, je ureditev lastniških razmerij predpogoj, da bi se lahko pristanišče nemoteno razvijalo v skladu s svojimi strateškimi

načrti in zahtevami oziroma pričakovanji poslovnih partnerjev.

Za lažje razumevanje je potrebno najprej osvetliti zgodovinska dejstva. V času privatizacije je bila t.i. družbena lastnina na območju pristanišča dodeljena državi. Mestna občina Koper se s prenosom nekaterih zemljišč na državo (na sliki označena z modro barvo) ni strinjala, ker meni, da so last občine, zato bo o dejanskem lastniku moralo odločiti sodišče, kjer pa pravnemu postopku ni videti konca. Izhod v sili bi bila sklenitev najemne pogodbe (z vključeno pravico gradnje) z lastnikom parcele (kjer to ni država), tu pa zopet trčimo na neskladje. Lastniku parcele je namreč v interesu, da bi za najem prejel ustrezno najemnino. Država pa vztraja pri stališču, da mora Luka Koper na koncesijskem območju (na sliki obarvano z vijolično barvo) dobiti stavbno pravico brezplačno – kot je to v primeru državnih zemljišč – saj za uporabo teh zemljišč že plačuje

koncesijsko dajatev. Država je leta 2008 namreč s koncesijsko pogodbo Luki Koper podelila pravico izvajanja luških dejavnosti ter vodenje, razvoj in vzdrževanje pristaniške infrastrukture na koncesijskem območju do leta 2043. V zameno pa ji Luka Koper plačuje vsako leto koncesijsko dajatev (3,5 odstotka letnih prihodkov družbe), ki jo polovico obdrži država, polovica pa se po katastrskem načelu razdeli med občini Koper in Ankaran.

Nerešeno lastništvo na nekaterih parcelah pa ne zavira le projektov znotraj koncesijskega območja, ampak tudi projekte, ki se nahajajo izven tega območja, v okviru površin, rezerviranih za pristaniško dejavnost znotraj območja DPN (rumena obroba na sliki). Nazoren primer tega je pridobivanje parcel za odlaganje morskega mulja ob poglobljanju luških bazenov, s čemer smo se mrzlično ukvarjali leta 2013, saj so tudi nekatere parcele na tem območju v lasti lokalnih skupnosti in zasebnikov. Osnovni problem je v tem, da država ni naredila domače naloge. Ko je leta 2011 sprejela DPN za pristanišče, bi morala poskrbeti tudi za odkup, menjavo ali razlastitev lastnikov parcel. Vzemimo primer zloglasnega drugega tira Koper – Divača. Država je sprejela DPN, začrtala traso in odkupila zemljišča na trasi. Enako bi morala storiti tudi v primeru območja, namenjenega pristaniški dejavnosti. V tem primeru danes ne bi imeli nerazčiščenih lastniških razmerij, ki zavirajo razvoj pristanišča.

Tatjana Jazbec
Sebastjan Šik

Koncesijska dajatev, ki jo plačuje Luka Koper je pomemben vir prihodkov za proračun države in lokalnih skupnosti. Če temu dodamo še nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča (NUSZ) na pristaniškem območju se znesek več kot podvoji. Kot zanimivost, koncesionarji v sosednjem, tržaškem pristanišču ne plačujejo davka na nepremičnine (dajatev enakovredna slovenskemu NUSZ), saj te nepremičnine sodijo v posebno kategorijo nepremičnin namenjenih pristaniški dejavnosti (načelo javnega interesa), za katere davek ni predviden.

Leto	Koncesijska dajatev	Nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča
2014	€ 5.211.095	€ 5.153.529
2015	€ 5.922.700	€ 6.051.067

25 let delovanja podjetja Gemini

Gemini Bilje sodi med deset največjih logističnih podjetij v Obalno-Kraški regiji. Sedež podjetja je v obmejnem trikotniku Koper – Trst – Sežan, vse poslovno-logistične procese pa vodijo iz svoje obalne pisarne v neposredni bližini Luke Koper. Na čelu podjetja je **Ljubo Mijatović**.

Gemini je v letu osamosvajanja Slovenije osnoval **Anton Čižmešija**, takratni direktor firme Dubrovnikšped. V zgolj nekaj letih je podjetje prodrlo v sam vrh slovenske logistike. Svojo korporativno podobo je zgradilo na temeljih kakovosti in strokovnosti na področju transportne logistike,

vseh carinskih postopkov, rokovanja z blagom ...

Na poti do prepoznavnosti in preboja med vodilna podjetja je Gemini težave premagovalo s strokovnim odnosom do svojih strank, nenehnim izobraževanjem zaposlenih in uporabo sodobnih orodij. Ves vložen

trud v razvoj in optimiziranje carinskih ter logističnih storitev pa je bil poplačan, ko je Gemini med prvimi podjetji pridobilo status AEO(f) (Authorised Economic Operator – Full). Certifikat med drugim olajša postopke carinskih varnostnih pregledov. Stranske zastopajo tudi v carinskih postopkih 40 in 42.

Za svoje stranke se trudijo najti najprimernejšo transportno rešitev, pri čemer sodelujejo s svetovnimi ladijskimi, cestnimi in železniškimi prevozniki. Vzpostavili so kompleksen sistem izmenjave podatkov za luške dispozicije in delovne naloge, vzpostavljen imajo tudi komunikacijski sistem c carinsko upravo, ki omogoča, da so vsi carinski postopki zaključeni hitro in pravilno, pridobili pa so tudi dovoljenja za uporabo vseh carinskih poenostavitev.

V svojo vizijo so zapisali, da želijo v prihodnje postati vodilno podjetje za logistično in carinsko podporo, tako za velika in uveljavljena podjetja, kot tudi manjša in mlajša, vendar perspektivna podjetja.

Sonja Kranjec



»Na dolgi rok lahko preživi samo ekipa, ki je sposobna vzdržati pritisk in brezpogojno zadovoljiti potrebe stranke. Hitro, zanesljivo in kvalitetno,« je ob 25-letnici med drugim dejal direktor Ljubo Mijatović (na sliki v sredini, desno od njega in druga z leve je lastnica in prokuristka podjetja Marija Čižmešija)

Jubilej praznuje tudi Metrans



Ob 25. jubileju je Metrans v Pragi pripravili slovesnost, ki so se je udeležili tudi predstavniki Luke Koper

Foto: Andrej Cah

V oktobru je 25. obletnico delovanja obeležil tudi češki Metrans, eden največjih železniških kontejnerskih operaterjev pri nas.

Družba Metrans je bila ustanovljena leta 1991 kot intermodalno podjetje. Danes je v večinski lasti nemške delniške družbe HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG). Namen ustanovitve družbe je bila ureditev tesnejše železniške povezave češke prestolnice Prage s pristaniščem Hamburg. Danes sodi Metrans med vodilne železniške prevoznike zabojnikov, ki povezuje severnoevropska in jadranska pristanišča z zaledji v Srednji in Vzhodni Evropi.

Karin Kleva

Novo vozilo za vleko na tirih in cestah

Med pomembnejše naložbe zadnjih tednov sodi nabava novega dvopotnega vozila, ki lahko vozi po cesti in tirih, od tod pridevnik »dvopotno«.

Takšno prilagodljivo vozilo je na območju pristanišča, ki se sooča z veliko prostorsko stisko, gotovo več kot uporabno in učinkovito. Izkazala so se že pred leti, saj imamo v luki že štiri dvopotna vozila, pravzaprav natančneje pet, vendar zdaj gre peto v odpis zaradi dotrajanosti.

Zadnja nabavljena so bila znamke Zephir, novo pa je znamke MOL RR2444.

Milanko Drlič s področja operative nam razloži, zakaj so zamenjali dobavitelja. »V zadnjem času smo imeli probleme z vzdrževanjem. Ti stroški so se močno dvignili, predvsem zaradi vse slabše kakovosti rezervnih delov. Od treh ponudnikov na razpisu smo se odločili za vozilo belgijskega proizvajalca MOL, ki je bilo v primerjavi z drugimi ponudniki najboljše po karakteristikah in glede na naše potrebe.«

Novo vozilo odlikuje vrsta tehničnih karakteristik. Ima pogonska kolesa, nameščena tako, da ne ovirajo naprav na javni železniški infrastrukturi. Opremljeno je z vsemi napravami za utirjenje in



Nov stroj je sodobnejši, ima več elektronike, video nadzor in več varnostnih sistemov

Foto: Sonja Kranjec

iztirjenje na oz. z železniških tirov, kar lahko voznik spremlja preko video nadzora v kabini. Drliča vprašamo, katere so njegove prednosti v primerjavi z drugimi vozili. »V primerjavi z vozili Zephir tega ranga je močnejše. Pred nakupom novega vozila, nam je proizvajalec pripeljal takšno vozilo na preizkus. Vozniki so dali pozitivno mnenje glede vleke, obnašanja na

tirih in cesti, pa tudi glede ergonomije. Tako so navajali (Drlič citira njihova mnenja): kompresor je odličen, zelo dobra je okretnost stroja, v kabini je nizka raven hrupa, odličen je zaviralni sistem, manjša poraba goriva, boljše konstrukcija šasije in boljše dostopnost do posameznih delov motorja in kompresorja.«

Upravljalcev teh vozil je trenutno 25 in za zdaj jih je dovolj, pove Drlič. »So pa že vsi opravili dodatno usposabljanje, ki ga je izvedel proizvajalec. Za vsakega udeleženca usposabljanja je izstavil tudi potrdilo za upravljanje vozila. Eden od strojevodij **Srečko Hobljaj** nam pove: »Novo vozilo ima drugačen sistem utirjanja, saj delamo vse preko kamer, druga vozila utirjamo preko ogledal. Ima tudi več varnostnih sistemov, več je elektronike, saj gre za sodoben stroj. Zmogljiv in narejen za premike težkega tovora.«

Drlič še doda, da so za novo vozilo že pridobili poskusno obratovalno dovoljenje za tri mesece. »Zdaj smo že blizu pridobitve stalnega obratovalnega dovoljenja za območje industrijskih tirov po pristanišču in na tirih do tovarne železniške postaje Koper. Pred tem moramo pridobiti še mnenje predstavnikov Javne železniške infrastrukture o uporabnosti uporabnosti tega vozila na njihovih tirih.«

Sonja Kranjec

Na območju pristanišča je 30 km železniških tirov. Naloga dejavnosti notranjega železniškega transporta je prevoz vagonov iz tovarne železniške postaje Koper na območje pristanišča ter razporeditev vagonov do posameznih skladišč in manipulativnih površin. Na področju notranjega železniškega transporta je zaposlenih 35 ljudi, od katerih je 25 voznikov železniških vozil. Za prevoz uporabljajo štiri lokomotive in štiri dvopotna vozila. V Luki Koper dnevno naložimo in razložimo od 900 do 1.200 vagonov.



Gradimo novo žerjavno progo

Nova RMG mostna dvigala za pretovor kontejnerjev na in z vagonov se za razliko od obstoječih dvigal premikajo po tirih, zato smo zanje morali zgraditi novo progo.



Potek žerjavne proge

»Naložba pomeni veliko pridobitev, saj bomo lahko z novimi RMG dvigali nakladali in razkladali pet kompozicij vagonov hkrati brez premikov. Do zdaj smo morali pri nakladanju z manipulatorji eno vlakovno kompozicijo umakniti, da smo lahko delali na drugih dveh, poslej pa bomo istočasno delali na vseh petih tirih.« nam pove vodja gradnje žerjavne proge **Aleksander Glavina** s področja investicij.

Glavina: »Na prvem pomolu trenutno izvajamo več investicij. Poleg gradnje žerjavne proge sestavljamo novi mostni dvigali RMG, preurejamo skladiščne površine, gradimo energetska infrastrukturo za priklop novih RMG dvigal in transtejnerjev E-RTG, pri tem pa mora sam delovni proces potekati



Dvigalo RMG je že postavljen na žerjavni progi

nemoteno. Delamo pospešeno, da bi se čim prej umaknili z operativnih površin.«

Sama gradnja je zelo zahtevna, poudari: »Ker se bo žerjav pomikal po tirih, so dovoljena le minimalna odstopanja, in sicer do ± 5 milimetrov na dolžini 24 metrov, kot je razmik med tirnicama, ter prav tako po višini in smeri. Za gradbena dela je to izredno velika natančnost. Da smo to lahko dosegli, smo morali žerjavno progo globoko temeljiti. Prvotno smo računali, da bomo lahko temeljenje izvedli na armirano betonskih pilotih, vendar so nadaljnji izračuni in meritve pokazali, da moramo uporabiti jeklene pilote, ki gredo globlje. Temeljenje izvajamo v kombinaciji poševnih in vertikalnih pilotov, zabijamo pa jih v globino 48 metrov. Zahtevana nosilnost je 480 ton na pilot. Načrtujemo, da bomo z deli zaključili do konca leta. Progo bo nato potrebno še testirati z novima RMG dvigaloma.«

Tudi številke potrjujejo zahtevnost te gradnje. Glavina nam postreže s podatki: »Žerjavna proga bo dolga 740



Montaža tirnice na betonsko gredo

metrov, vseh vertikalnih pilotov je 6048 metrov, poševnih 6696 metrov, kar je skupaj več kot 12 tisoč metrov jeklenih cevi $\varnothing 800$ mm in debeline stene 12 mm. Na pilotih sloni nosilec tirov, to je armirano betonska greda debeline in širine 1,4 x 1,4 metra, tirnica je tipa MRS-87 A kvalitete 880N/mm².«

Izvajalec del je podjetje Grafist, ki je bil izbran kot najugodnejši na javnem razpisu. »Pri gradnji z gledno sodelujemo z izvajalci in luško operativno. Tako sam kontejnerski terminal kot tudi terminal za sipke tovore in notranji železniški promet nam omogočajo v največji možni meri vse, da čim prej zaključimo z deli,« še poudari Glavina.

Gradnja žerjavne proge je sofinancirana iz evropskega projekta NAPA4CORE.

Tekst: Sonja Kranjec
Foto: Aleksander Glavina



Zabijanje poševnih pilotov

Več kontejnerjev, več prihodkov, višja koncesijska dajatev

Promet kontejnerjev v Kopru stalno narašča. Že leta 2010 smo prehiteli ostala pristanišča v regiji, ki se prav tako kot mi borijo za ta najbolj prestižen kos pogače. Vsa sosednja pristanišča širijo svoje kontejnerske kapacitete, zato bi morebitna blokada v Kopru, zaradi oviranja lokalne skupnosti, hudo prizadela poslovanje Luke Koper in posledično tudi oba občinska proračuna.

Državni prostorski načrt (DPN) za koprsko pristanišče, ki ga je vlada potrdila leta 2011, predvideva podaljšanje prvega pomola še za 100 metrov, na že obstoječih 600 metrov dolžine. Segal bo nekje do linije začetka potniškega terminala. V drugi fazi je predvidena tudi ureditev čela pomola, kjer bi pridobili dodatne površine za skladiščenje zabojnikov. Tako bi prvi pomol končno dobil podobo pravega pomola in ne nedokončanega nasipa, kot ga ima danes, če ga gledamo z morske strani. S tem bomo dvignili kapaciteto kontejnerskega terminala s sedanjih 950.000 TEU (kontejnerskih enot) na 1,3 milijona TEU na leto. Večji pretovor kontejnerjev pomeni seveda večje prihodke in posledično tudi višjo koncesnino (3,5 odstotka letnih prihodkov družbe, kar je v letu 2015 znašalo 5,9 milijona evrov), ki si jo razdelijo država in obe občini, na območju katerih leži



Načrtovano podaljšanje operativne obale za 100 m in celotnega pomola v smeri zahod bo v mejah, ki jih predvideva državni prostorski načrt

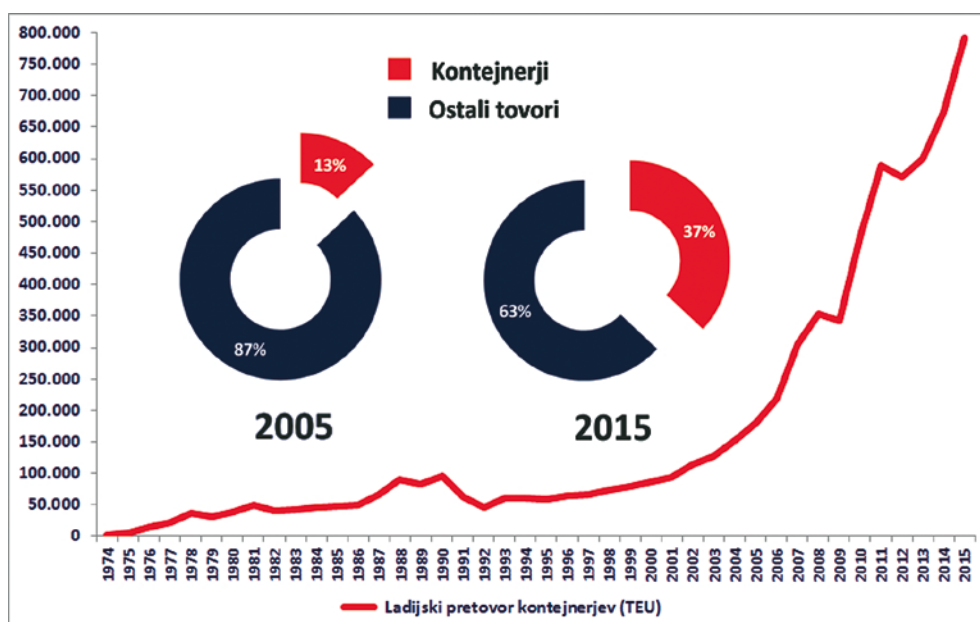
pristanišče. Torej, v kolikor bomo v Luki Koper uresničili strateške načrte do leta 2020, se bo samo iz naslova kontejnerjev povečala koncesijska dajatev za 1,6 milijona evrov na leto.

Za podaljšanje prvega pomola oziroma za izgradnjo

novega veza 7d smo si v okviru evropskega projekta Napa 4 Core (Instrument za povezovanje Evrope) zagotovili tudi sofinansiranje s strani Evropske unije v višini 6 milijonov evrov. V kolikor do podaljšanja operativne obale ne bi prišlo, bi ta denar izgubili.

Poglejmo še, kakšen bi lahko bil scenarij, v kolikor prvega pomola ne bi podaljšali. Zaradi zaostrenih razmer v ladijski industriji, je tendenca med ladjarji po združevanju in uporabi vse večjih ladij zaradi zmanjševanja stroškov prevoza kontejnerjev. To pomeni, da se morajo pristanišča stalno prilagajati tem spremembam. V Luki Koper želimo s podaljšanjem prvega pomola zagotoviti privez za dve večji ladji hkrati in dodatne skladiščne površine, saj večje ladje naenkrat izkrcajo tudi več kontejnerjev. Brez tega podaljška ne bomo mogli zadostiti zahtevam ladjarjev, ki bodo tovor preusmerili drugam. Manj zabojnikov pomeni manj prihodkov in nižjo koncesnino, torej manjši priliv v lokalne proračune.

Zgolj podaljšanje pomola ni dovolj, da bi lahko povečali kapaciteto kontejnerskega terminala. Sanirali smo nosilno konstrukcijo enega dela operativne obale, utrjujemo nosilnost tal, da bi lahko zlagali pet in več polnih zabojnikov v višino. Zgradili smo dodatne železniške



Leta 2015 smo v Luki Koper pretovorili skoraj 800 tisoč dvajsetčevljskih kontejnerjev (TEU) oziroma 7,7 milijona ton kontejneriziranega blaga. Rdeča linija v grafu prikazuje ladijski pretovor kontejnerjev, medtem ko tortni graf ponazarja delež blaga v zabojnikih (v tonah), v razmerju do ostalih blagovnih skupin v Luki Koper.



Pred petimi leti je Koper prehitel ostala pristanišča v regiji po številu pretovorjenih kontejnerskih enot letno. Slika prikazuje pretovor kontejnerjev severno-jadranskih pristanišč leta 2015. Vendar tudi sosednja pristanišča imajo ambiciozne razvojne načrte. V Trstu so že lani napovedali, da bodo v naslednjih letih v povečanje kapacitet za zabojnike na sedmem pomolu vložili okrog 190 milijonov evrov. Pomol bodo podaljšali za 200 metrov. Nedaleč stran od reškega kontejnerkega terminala na Brajdici poteka gradnja Zagrebske obale, novega kontejnerskega terminala z dolžino obale 400 metrov, ki naj bi bil končan do leta 2018.



Nesporno je, da pretovor kontejnerjev v svetu narašča bolj kot ostale blagovne skupine. Vse več blaga, ki je v preteklosti potovalo na konvencionalnih ladjah, danes potuje v kontejnerjih, to so sadje, zelenjava, les, tekoči tovari, celo avtomobili.

tire na pomolu, saj že več kot polovica zabojnikov potuje po železnici. Kupili smo nova, okolju prijazna električna dvigala in opremo. Drugo leto pričakujemo dve novi kontejnerski dvigali za razkladanje največjih kontejnerskih ladij, ki danes plujejo po svetovnih morjih. Za vsa ta gradbena dela in novo opremo bomo v

prihodnjih petih letih namenili več kot 230 milijonov evrov. Gre za veliko investicijo, ki bo imela pozitiven učinek na širše slovensko gospodarstvo, ki prinaša nova delovna mesta in nove priložnosti za slovenske logiste.

Tatjana Jazbec
Sebastjan Šik

Luka Koper je podjetje, ki ima velik pomen za slovensko logistiko in gospodarstvo, saj so na delovanje pristanišča vezane številne druge dejavnosti, kot so pomorske in špedicijske dejavnosti, turistične, trgovinske, finančne ter dejavnosti, povezane s cestnim in železniškim prevozom. Pristaniška dejavnost letno ustvari 200 milijonov evrov dodane vrednosti in vsak evro prihodka v pristaniški dejavnosti ustvari še dodatnih 1,12 evra prihodka na ravni celotnega slovenskega gospodarstva. Vlaganje v kontejnerske kapacitete bi samo Luki Koper prineslo 120 novih delovnih mest, v širšem okolju pa se številka povzpne na 300.

S projektom ELEMED do okolju prijaznejšega pristanišča

Evropska direktiva o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (2014/94/EU) državam članicam med drugim nalaga, da ocenijo potrebo po dobavi električne energije z obale za ladje v času njihovega priveza v pristaniščih.

Danes ladje večinoma niso opremljene za priklop oz. odvzem električne energije iz fiksnega omrežja; enako velja za pristanišča, kjer večinoma ni vzpostavljenih sistemov za napajanje ladij z električno energijo z obale v času njihovega priveza. Zasledimo

energije iz fiksnega omrežja. Podrobno bodo obravnavane že uveljavljene rešitve, kar nam bo omogočalo, da določimo optimalno rešitev za Luko Koper na tem področju. S tem bodo prepoznane tudi prednosti in tveganja izvedbe takšnega projekta.

Sistem bi torej omogočal ladjam dostop do alternativnega oz. tudi obnovljivega vira energije. Poudariti gre, da je eden od ciljev uvajanja tehnologij za priklop ladij v pristaniščih, tudi zmanjševanje škodljivih emisij in hrupa v pristaniščih ter njegovi okolici, ki jih



Primer izvedenega fiksnega priklopa potniške ladje na električno omrežje

pa, da so v zadnjem obdobju v pristaniščih v Severni Evropi in ZDA že vzpostavili nekaj tovrstnih sistemov, predvsem za priklop v segmentu kontejnerskih in RoPax ladij ter križark.

V zvezi s tem smo v Luki Koper pristopili k sodelovanju v evropskem projektu ELEMED (Electrification of the Eastern Mediterranean area; Instrument za povezovanje Evrope za 2015). V sklopu projekta bomo preučili tehnične, varnostne in finančne vidike umestitve tehnologije, znane kot »Cold Ironing«, ki ladjam za čas priveza v pristanišču zagotavlja oz. omogoča dostop do električne

povzroča ladijski transport. Izziv, ki z uvajanjem tovrstne tehnologije nastane, pa je dobava zadostne količine električne energije v pristanišče, ki bi bila potrebna za napajanje ladij. O tem smo že pisali v eni od preteklih izdaj Luškega glasnika.

Projekt koordinira družba Hellenic Lloyd's, v njem pa sodelujejo različna inženirska podjetja in pristanišča iz Grčije (Port of Kyllini, Port of Piraeus), Cipra (Limassol port) ter Slovenije (Luka Koper).

Jure Mirnik

elemed



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

25. obletnico suverenosti smo obeležili tudi v Luki

Z odločitvijo, da se bo JLA umikala skozi koprsko pristanišče, je Luka Koper dobila poseben pomen za suverenost države. Po 25. letih gledamo na tiste dogodke s časovno odmaknjenostjo, vendar pa je šlo za izjemno tvegano operacijo.

Po koncu osamosvojitvene vojne za Slovenijo leta 1991 so sledila pogajanja na Brionih med Jugoslavijo, Slovenijo in Hrvaško. Zaključila so se s podpisom brionske deklaracije 7. julija 1991, ki je med drugim sklenila, da se mora JLA umakniti s slovenskega ozemlja do 25. oktobra istega leta.

Fabio Steffe, tedaj inšpektor za mejne zadeve in tujce pri UNZ Koper, sicer tudi predsednik policijskega veteranskega društva Sever za Primorsko in Notranjsko in aktivni udeleženec operacije umika vojske, se spominja, da so najprej nameravali JLA umakniti prek Trsta: »Tedanja desnica pa je nasprotovala prihodu JLA v Trst. Dejanje so primerjali z prihodom Titovih partizanov v Trst leta 1945. Lahko bi odšli preko Hrvaške, kar pa bi bilo zanj izredno nevarno, saj so se tam že odvijali spopadi. Tako se je za najboljšo možnost izkazal umik preko koprskega pristanišča.«

20. oktobra 1991 je priplula v Koper najprej vojaška šolska ladja Galeb. V naslednjih dneh je priplul še črnogorski trajekt Sveti Štefan, nato trajekt Lipa, ki je plul pod

monrovsko zastavo. Dvakrat je sodelovala tudi vojaška ladja Transporter PO-9, zadnji dan pa ciprski trajekt Venus. Galeb so privezali na 4. in 5. vez, trajekte na RO-RO priveze v prvem bazenu, vojaško ladjo pa na kontejnersko obalo.

Ta pomembna naloga oz. akcija je bila zaupana tedajni slovenski milici. Pri tem je sodelovalo skupaj s pripadniki teritorialne obrambe 156 oseb, predvsem policistov, posebne in specialne enote policije in Morisa.

Steffe: »Umik je bil odlično organiziran, vloge so bile razdeljene, policija je zagotavljala varnost pri poteku akcije, celotno operacijo je vodil štab v sejni sobi Luke Koper, od tam so potekali vsi kontakti iz Ljubljane in Beograda. V Luko Koper so se dobro organizirali, od nje smo dobili veliko logistično podporo, čeprav je operacija sama pomenila zanj veliko tveganje. Situacija je bila skrajno napeta, JLA je seveda spremljala dogajanje, z vojnimi ladjami je bila pred Savudrijo. Vojski so se premikali po vseh cestah po



Operacija je trajala od 20. do 25. oktobra, bila je skrbno organizirana in nadzorovana

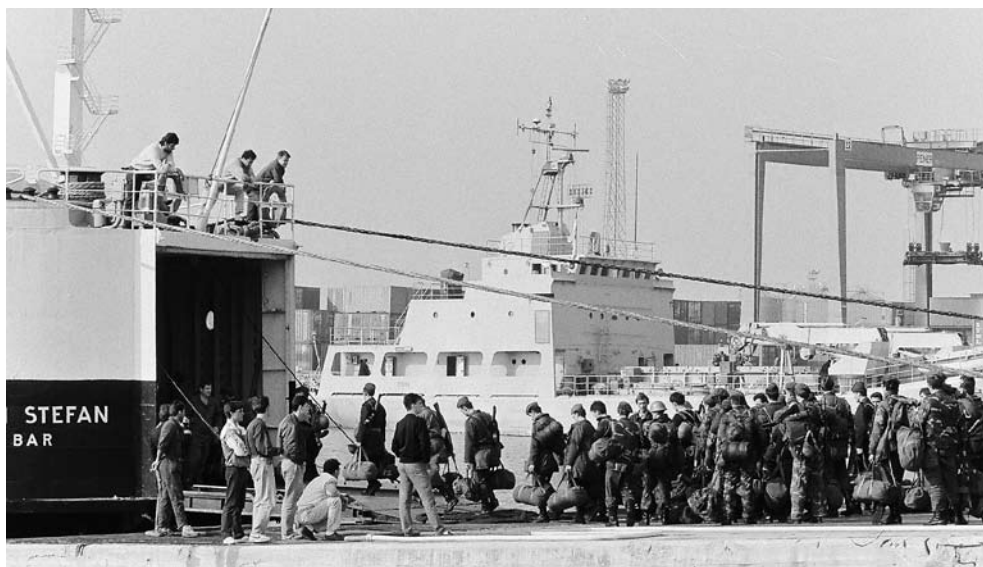
državi in čakali na vhodih v pristanišče.

Gotovo je strokovnost, umirjenost in taktnost pri sprejemanju vojakov in odvzemu orožja ter pregledih veliko prispevala, da se je ta varnostno izjemno tvegana operacija izšla mirno. Pozvani smo bili, naj ne nasedamo na provokacije in na ponižanja. Potrebno je vedeti, da so ti vojaki morali zapustiti tukaj vse, družine, stanovanja, ne nazadnje svojo čast. Šlo je za izjemno občutljive trenutke,

lahko bi hitro prišlo do velikega konflikta. Če bi se kaj zgodilo tem vojakom, bi lahko v trenutku zopet izbruhnila vojna, huda, dolgotrajna. A ni bilo nobenega ekscesa. Neverjeten je bil tudi odziv prebivalcev, nič ni bilo očitkov, da oviramo promet, nič očitkov iz Luke, da oviramo delovni proces. Da smo vse izpeljali mirno, je velik uspeh tedanje politike, policije in ne nazadnje vseh, ki so pri operaciji sodelovali, pomembna je bila tudi odločnost vodilnih za spoštovanje dogovorov. Ko so odšli zadnji vojaki, smo si oddahnili. To je bila končna suverenost, ki smo si jo skupaj priborili, to je bilo 25. oktobra, rojstni dan suverenosti.«

Iz Kopra je odšlo preko 3200 vojakov in preko 200 vozil. Dejansko je bila polnoč že mimo, ko so odvezali trajekt z vojski in njihovo opremo na krovu. Vendar je trajekt plul pod malteško zastavo in tako je kot vsaka ladja veljal za tuje ozemlje. Sicer bi odhod zadnjega vojaka praznovali dan pozneje.

Luka Koper je za svojo vlogo pri odhodu JLA dobila najvišje priznanje društva



Vojski so lahko s seboj vzeli le osebno opremo in oborožitev



Po zaključku akcije je namestnik poveljnika Milice Boris Znidarič (na sliki levo) sklical zbor vseh sodelujočih enot; na sliki pozdravlja (od desne) poveljnika PEM UNZ Koper Danila Ražmana, Fabia Steffeta, komandirja policijske postaje Koper Ivana Marasa in vodjo operativne varnosti v Luki Koper Janeza Novaka

Sever Plaketo osamosvojitve, posamezniki, ki so aktivno sodelovali v tej operaciji, pa spominske znake Luke Koper, to so bili **Rudi Dujc, Lojze Peric, Janez Novak, Ecio Korelič in Ornelo Jerman**. Slednji se spominja, da so na kontejnerskem terminalu pripravili poseben plato, ki so ga ogradili s kontejnerji, pustili so le prehod, ki so ga varovali policija in teritorialci. Čakali so na konvoje, ki so prihajali

iz vseh kasarn, in polnili ladje. Jerman: »Medtem je delo v Luki potekalo normalno. Bili pa smo cele dneve v luki, tudi po 16 ur na dan. Ne, nobenega strahu ni bilo čutiti. Naši policisti in vojaki so imeli dobro opremo za razliko od vojakov, ki niso niti vedeli, kam grejo, tako neboljani so bili, prepuščeni sami sebi. Na terenu je bilo vse dobro organizirano in zastraženo, da le ne bi prišlo do česa.«

Sonja Kranjec

SLAVOLOK SAMOSTOJNOSTI

Ob 16. obletnici odhoda zadnjega vojaka JLA iz Slovenije, leta 2007, so pred vhodom v Luko Koper odkrili Slavolok samostojnosti, delo kiparja **Janeza Lenassija**. Pobudo za postavitve spomenika je podalo Policijsko veteransko društvo Sever za Primorsko in Notranjsko, postaviti pa ga je pomagala Luka Koper, ki je tisto leto praznovala 50 letnico obstoja.

BITVA SUVERENOSTI

Društvo Sever oz. njen predsednik Fabio Steffe je dal novo pobudo za postavitve t.i. Bitve suverenosti, ki naj bi bila simbol moči države, njene stabilnosti in kot točka spomina Slovenije.



Ob letošnji obletnici sta društvo Sever in Veterani vojne za Slovenije za Slovensko Istro dala pobudo za izdajo priložnostne znamke z bitvo suverenosti. V okviru praznovanj smo v avli upravne stavbe Luke Koper gostili tudi razstavo z zdaj že zgodovinskimi slikami o odhodu zadnjega vojaka. Razstava, ki je del večje razstave Človeka nikar, so javnosti prikazali tudi na državni proslavi ob 25. letnici suverenosti v Areni Bonifika v Kopru, na kateri je bil slavnostni govornik predsednik vlade **Miro Cerar**, med gosti je bil tudi predsednik republike **Borut Pahor**. Ob tem dogodku so v luki v podjetju Varmig izdelali tudi pravo bitvo.

Reševalna vaja na potniški ladji

16. oktobra se je na potniškem terminalu odvijala velika reševalna vaja Potniška ladja 2016, ki so jo organizirali

morja skupine Luke Koper in vlačilci Adria-Tow. V sklopu vaje smo še posebej preverili delovanje načrta zaščite in reševanja Luke



Uprava RS za zaščito in reševanje, Mestna občina Koper in Luka Koper. Sodelujoči so se spopadli z dvema požaroma in z onesnaženjem morja, z ladje so evakuirali 400 ljudi, pomagali so osmim ponesrečencem ter odpeljali enega kužnega potnika. Vse to so izvedli v samo desetih minutah, kar je potrdilo dobro pripravljenost sodelujočih ekip. Namen reševalne vaje je bil prav to: preveriti vodenje in sodelovanje sil za zaščito in reševanje ob večjih nesrečah na potniških ladjah, zasidranih v koprskem pristanišču. S svojo opremljenostjo, poznavanjem specifik pristaniškega območja in hitrim odzivnim časom

Koper za industrijske nesreče in varnostnega načrta. Vodja intervencije je bil **Matjaž De Faveri, Jure Barovič** pa je bil odgovoren za varovanje morja.

Pri izvedbi vaje so sodelovali tudi Uprava za pomorstvo, Policijska uprava Koper, Gasilska brigada Koper, štiri prostovoljna gasilska društva, služba za nujno medicinsko pomoč Zdravstvenega doma Koper, ekipa prve pomoči Rdečega križa Koper in Nacionalni inštitut za javno zdravje, območna enota Koper.

Vaja »Potniška ladja 2016« je sicer uvrščena v vladni načrt vaj v obrambnem sistemu in sistemu varstva pred naravnimi in drugimi



predstavljajo luške sile ključen člen v tovrstnih situacijah. Na vaji je sodelovalo 50 oseb z luških strokovnih področij in iz hčerinskih družb: Civilna zaščita Luke Koper, Področje pristaniške varnosti, Področje varovanja zdravja in ekologije, Gasilska enota PIGD Luka Koper, enota varovanja

nesrečami. Vajo je vodil poveljnik CZ za Obalno regijo **Zvezdan Božič** in pristojni vodje javnih reševalnih služb v skladu z načrti zaščite in reševanja. Po vaji so analizirali vse opravljene aktivnosti in podali predloge za izboljšave.

Tekst: Sonja Kranjec
Foto: Rok Štemberger

Olimpijci 36 metrov nad luko

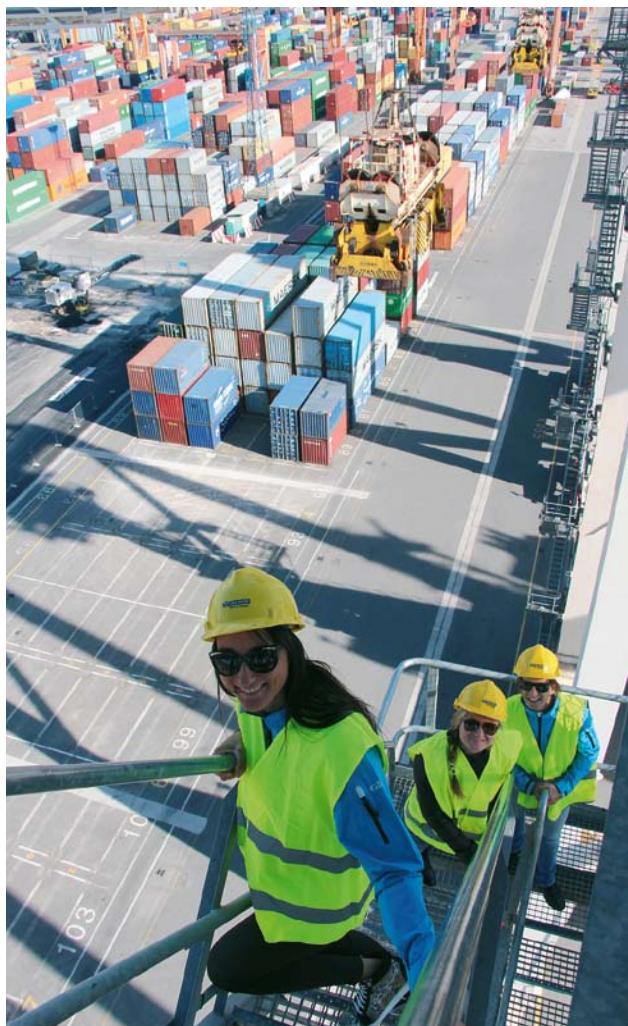
28. oktobra je v Luko Koper prispel kontejner, v katerem je potovala športna oprema olimpijcev, predvsem jadralcev, ki so se avgusta udeležili olimpijskih iger v Riu de Janeiru. Ob tej priložnosti smo naše varovance, srebrnega jadralca **Vasilija Žbogarja**, kajakašico **Špela Ponoramenko Janič** ter jadralki **Tino Mrak** in **Veroniko Macarol** povabili na eno najbolj razglednih in nenavadnih točk v koprskem pristanišču. Peljali smo jih na eno največjih

kontejnerskih dvigal v luki, na 36 metrov višine, kjer so si lahko v živo ogledali proces natovarjanja zabojnikov na ladjo.

Olimpijcem smo tudi pokazali, do katere točke v morju bomo v prihodnjih letih podaljšali prvi pomol in jim zagotovili, da se bodo lahko že prihodnje leto povzpeli na dve novi, še večji kontejnerski dvigali, ki lahko pretovarjata največje kontejnerske ladje, ki plujejo po svetovnih morjih.



Olimpijci so v pristanišču prevzeli svojo opremo, s katero se bodo lahko pripravljali na nove uspehe



Ob obisku so nam olimpijci povedali:

Vasilij Žbogar: »Bili smo tudi na dvigalu in bilo je res enkratno doživetje. Delo, ki ga delavci opravljajo na teh dvigalih, je zelo zahtevno in vsa čast vsem, ki to delo dobro opravljajo in postavljajo luko Koper na svetovni zemljevid. Upam, da prav tako mi športniki, ki hodimo po svetu, dobro predstavljamo Luko Koper in se poskušamo čim bolj odrezati na tekmovanjih.«

Špela Ponoramenko Janič: »Rada bi se najprej zahvalila Luki Koper za pomoč v vseh teh letih in da mi je omogočila še boljše pogoje za trening, kar sem dokazala tudi z vrhunskimi rezultati. Obisk pristanišča je bila res super izkušnja in prav je, da pridemo pogledat vsaj enkrat na leto tudi notranost pristanišča.«

Tina Mrak: »Prišel je naš kontejner iz Ria in veseli smo, da ste nas pripeljali v luko, da vidimo, kaj se tu dogaja. Upava, da naju bo Luka Koper podpirala še naprej in nama omogočila, da doseževa še tako vrhunske rezultate, kot sva jih do sedaj.«

Veronika Macarol: »Jaz sem bila prvič v luki in je to res posebno doživetje.«



Osvajali smo 1. mesto na Športnih igrah zaposlenih

15. oktobra se je ekipa Luke Koper udeležila tekmovanja v odbojki na **Športnih igrah zaposlenih 2016, ki jih že vrsto let** organizira Olimpijski komite Slovenije. Na tekmovanje se je prijavilo 8 ekip (ŠD Mahne – Letrika, Ljubljanski potniški promet, Luka Koper, Adriatic Slovenica, Droga Kolinska, Gorenje Velenje dve ekipi, Src Infonet). Ekipa Luke Koper se je zanesljivo uvrstila v finale, tam pa po napetem boju in več kot uri igre premagala ekipo ŠD Mahne – Letrika in osvojila **prvo mesto**.

Ekipo Luke Koper so sestavljali: Danjela Markočič Muzenič, Katja Schiulaz, Gašper Obid, Aleš Kramar, Kristifor Pantelin, Nejc Bavcon in Dejan Kastelic.

