

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

Drugi tir lahko poplačamo v 23 letih



Foto: Mateja Dominko

500-tisoči
avto

EKO/BIO
certifikat
razširjen

Pristaniške
naložbe

Rekorden
pretovor
živine

500-tisoči avto

16. decembra smo na avtomobilskem terminalu na ladjo Neptune Thalassa natovorili pol milijonti avtomobil v letu 2014. Z doseženo količino smo se tako ponovno uspešno vrnili na obseg pretovora, ki smo ga imeli pred svetovno gospodarsko krizo. Avtomobilsko industrijo je namreč kriza najprej prizadela, saj se je padec kupne moči zelo hitro odrazil na prodaji oziroma proizvodnji in posledično tudi na manjšem pretovoru v pristaniščih. 500-tisoči avto



Za volan rekordnega avtomobila je poprijela Špela Hrovatin



Ob tej priložnosti so na avtomobilskem terminalu nazdravili doseženemu uspehu; vodja terminala Gregor Belič se je zahvalil celotnemu kolektivu in partnerjem za njihov prispevek

Po količini pretovorjenih avtomobilov v letu 2013 je bila Luka Koper na lestvici evropskih avtomobilskih

terminalov na 11. mestu oziroma na drugem mestu med Sredozemskimi pristanišči

(za Barcelono). Med strankami Luke Koper je večina evropskih in azijskih proizvajalcev

avtomobilov, ki imajo svoje proizvodne obrate v Evropi, Sredozemlju in Aziji.



Zanimiva že na prvi pogled: Grande Tema

Ladje so »žive« in se v času svojega obratovanja tudi lepotno starajo. Kako nedotaknjene pa so kmalu po svojem »rojstvu«, smo videli v začetku decembra, ko je k nam priplula Grande Tema, čisto nova ladja tipa ro-ro. Zgradili so jo v korejskem Ulsanu, trenutno pa se na račun svojih 236 metrov in visoko nadgradnjo ponaša z nazivom največje ladje tega tipa (kombinacija tovora vozila - kontejnerji).

Novinka je zelo realen krst na širnih morjih prestala že prve dni plovbe, ko se je celo s pomočjo vojske komaj izognila napadu piratov ob indijski obali. Kakorkoli že, k nam je verjetno ne bo več, saj bo tovor prevažala med severom Afrike in severom Evrope.

Pa srečno, mladenka!

Mateja Dominko

LUŠKI

glasnik

Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec

Uredniški odbor: Mladen Banko, Jure Barovič, Elvis Belac, Elvis Božič, Tjaž Cedilnik, Mateja Dominko, Majk Drobnič, Urška Hlaj, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Marsič, Jasmin Omanović, Miran Petrinja, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Nebojša Topič, Ivana Vujanović, Dragan Zlatanović

Fotografije: Mateja Dominko, Tatjana Jazbec, Branko Kobal, Sonja Kranjec, Sebastjan Šik, Rok Štemberger, Zdenka Šukalo

Karikatura: Elvis Božič

Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Poženelel
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.



V prometno infrastrukturo in logistiko se spleča vlagati

»Kaj vedo Avstrijci, kar mi ne vemo«

S temi besedami je eden od avtorjev študije o modelu financiranja izgradnje železniške infrastrukture, ki so jo predstavili na Ekonomski fakulteti v Ljubljani, **Jože Damijan** pospremil podatke o tem, da je Slovenija na repu evropskih držav po deležu BDP, ki ga namenja za gradnjo in obnovo železniških tirov. Če bi hoteli v Sloveniji do leta 2035 vzpostaviti moderno in učinkovito železniško omrežje, bi potrebovali okoli pol milijarde evrov investicij letno. Severni sosedji jih že danes namenjuje štirikrat več, tudi na takih odsekih, kjer tovarnega prometa še ni. Ne sprašujejo se o tem, ali je bila najprej kokoš ali jajce. Moramo graditi infrastrukturo zato, da zadostimo že obstoječim naraščajočim potrebam, ali tudi zato, da pritegnemo še več tovora?

Ko je govora o gradnji drugega tira, poslušamo pogosto pomisleke, da to ne sme postati nov TEŠ 6. Od kod tem posameznikom ta bojazen? Sedanja enotirna proga med Koperom in Divačo že danes dosega zgornjo mejo svoje kapacitete. Načrti za povečanje kapacitet v koprskem pristanišču pa obetajo še več tovora. Poleg tega leži Slovenija na sečišču dveh najpomembnejših evropskih transportnih koridorjev. Da ne omenjamo multiplikacijskih faktorjev, pri katerih vsak evro, zaslužen v pristanišču, pomeni še dodatnih 1,2 evra zaslužka na državni ravni. Ali pa izračun, da vsak evro vložen v infrastrukturo pomeni skoraj dva evra prihodkov za slovensko gospodarstvo. Zakaj torej toliko dvomov in neodločenosti pri projektu drugega tira?

Denar ni problem, smo slišali iz ust državnega sekretarja v kabinetu predsednika vlade **Matoda Dragonje**. Kaj pa je 51 milijonov evrov, kolikor bi stalo letno financiranje izgradnje drugega tira? Podobna vsota je letos v proračunu namenjena za aktivno politiko zaposlovanja. Ne pravim, da bi morali tu vzeti, želim le izpostaviti, da je država sposobna sama financirati ta projekt, četudi ne upoštevamo izračunov, da

bi se samo iz luške koncesijske dajatve, luških dividend in uporabnine železniških prevoznikov na leto nabralo med 17 in 32 milijoni. Če dodamo še bencinski cent, kar je eden od predlogov avtorjev študije (mimogrede, tudi Švicarji z bencinskim centom gradijo infrastrukturo), bi nabrali še dodatnih 22 do 27 milijonov, kar je skupaj več kot dovolj za financiranje izgradnje drugega tira.

Drži. Denar ni problem. Kje pa se potem zatika? Je krivo res pomanjkanje politične volje? Ali pa smo talci birokracije, ki kljub političnim zavezam na najvišji ravni diktira tempo razvoja naše države. Ali pa je, banalno, krivo samo to, da je Koper več kot sto kilometrov oddaljen od Ljubljane? Ne pričakujem, da bi kontinentalci morali razumeti pomena pomorstva in v tem kontekstu pristanišča. Vsi pa razumemo številke. In te so nezmotljive. V prometno infrastrukturo in v logistiko se spleča vlagati. To je primerjalna prednost Slovenije, predvsem v odnosu do tistih držav srednje Evrope, ki nimajo svojega morja.

Z upanjem, da bomo po dvajsetih letih končno dočakali začetek gradnje drugega tira, začnemo leto 2015 z nekoliko spremenjenim Luškim glasnikom, ki bo po novem dostopen ne le zaposlenim v skupini Luka Koper, ampak ga dajemo na razpolago tudi našim poslovnim partnerjem in nasploh vsem institucijam, ki so tako ali drugače povezane s pristaniščem. Zavedamo se, kako pomembno je razumeti in poznati delovanje pristanišča, zato smo že do zdaj poskušali nekatere teme posredovati svojim partnerjem preko mesečnega elektronskega glasila Lukainfo. Vemo pa tudi, da ima, kljub današnji digitalizaciji na vseh področjih življenja, dotik papirja in vonj črnila še vedno svoj čar. Vsem novim bralcem zato želimo veliko užitek v branju našega glasila in vas vabimo, da nam s svojimi komentarji in predlogi pomagate, da bi bili še boljši.

Sebastjan Šik



Drugi tir lahko poplačamo v 23 letih

Na Ekonomski fakulteti v Ljubljani so 8. januarja predstavili rezultate študije, ki na podlagi praks iz tujine ponuja sprejemljiv in argumentiran model financiranja železniške infrastrukture v Sloveniji s poudarkom na financiranju projekta drugi tir železniške proge Divača Koper.

Študijo sta pripravila profesorja **Aleš Groznik** in **Jože Damijan**, predstavitvi pa je sledila okrogla miza, na kateri so sodelovali državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo **Klemen Grebenšek**, državni sekretar v kabinetu predsednika vlade **Metod Dragonja**, generalni direktor Slovenskih železnic **Dušan Mes** in predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić**.

Študija ugotavlja, da mora Slovenija začeti z intenzivnejšimi investicijami v posodobitev in povečanje zmogljivosti prometne infrastrukture, predvsem železniške, ki močno zaostaja za ostalimi evropskimi državami. Logistika je

lahko ena od osrednjih razvojnih panog Slovenije, vendar za to potrebujemo učinkovito in konkurenčno prometno infrastrukturo. Na železniškem omrežju je potrebno odstraniti ozka grla in v tem kontekstu je izgradnja drugega tira med Koprom in Divačo ključen projekt. Obstoječi tir je namreč edina povezava med koprskim pristaniščem in evropskim železniškim omrežjem, kar predstavlja veliko tveganje za nadaljnji razvoj pristanišča. Enojni tir je namreč bistveno bolj ranljiv v vidika potencialnih nesreč in dolgotrajnih zapor, po drugi strani pa se približujemo njegovi zasičenosti.

Groznik in Damijan se v študiji ukvarjata predvsem z iskanjem modela za financiranje projekta drugi tir Koper-Divača, ki je po podatkih Ministrstva za infrastrukturo vreden 1,3 milijarde evrov. V prvi vrsti izpostavljata razpoložljiva EU sredstva, ki znašajo kar 25 odstotkov vrednosti projekta, in sicer 385 milijonov evrov. Preostali del projekta bi financirali s kreditom pri Evropski investicijski banki in z izdajo obveznic, pri čemer bi letna anuiteta znašala do 51 milijonov evrov. Ta sredstva bi zagotovili s koncesijsko dajatvijo, ki jo Luka Koper plačuje državi (glede na predvideno rast prometa bi ta znašala med 5 in 9,5 milijona evrov letno),

z dividendami od poslovanja Luke Koper (6 do 10 milijonov letno), od uporabnine Slovenskih železnic (6,7 do 12,7 milijona evrov) in s t.i. bencinskim centom (1 cent/liter), kar bi prineslo dodatnih 22 do 27 milijonov evrov. Vseh prihodkov skupaj bi tako bilo letno med 40 in 60 milijoni, kar bi omogočilo nemoteno plačevanje finančnih obveznosti. Z uporabo namenskih sredstev bi tako lahko naložbo v drugi tir poplačali v 23 letih. Pri tem velja izpostaviti še to, da je v strošku projekta drugi tir všteti tudi DDV, ki znaša kar 234 milijonov in ta denar bi lahko država namenila drugim projektom na področju prometne infrastrukture.

Na podlagi preučevanja modelov Avstrije, Švice in Belgije so avtorji študije predlagali tudi institucionalno ureditev, ki bi bila za Slovenijo najbolj smiselna z vidika financiranja vlaganj v železniško infrastrukturo. Groznik in Damijan tako predlagata, da bi podjetje SŽ Infrastruktura, ki je danes del Holdinga SŽ, postalo lastnik in financer železniške infrastrukture. Ta bi se zadolževala v svojem imenu in za svoj račun, država pa bi zagotavljala sto odstotno jamstvo. Taka rešitev bi preprečila nadaljnje zadolževanje države. Združitev lastništva, upravljanja in financiranja železniške infrastrukture pod eno kapo pa bi zagotavljala razvoj v skladu s potrebnimi logistične panoge.

Avtorja študije sta preučila tudi možnost ustanovitve holdinga med Slovenskimi železnicami in Luko Koper, vendar menita, da je taka ureditev, ki bi bila v svetovnem merilu posebnost, vprašljiva z mnogih vidikov in ne bi rešila ključnega vprašanja zadolževanja oziroma poročstva države. Kot je pojasnil Damijan, bi ustanovitev holdinga

trajala vsaj pet let. Državni sekretar Grebenšek je dejal, da je to bila le ena od idej, da pa nimajo še izdelanega natančnega koncepta. Proti holdingu se je v komentarju iz občinstva opredelil predsednik uprave Slovenskega državnega holdinga **Matej Pirc**, ki upravlja z državnim premoženjem, torej tako z Luko Koper kot Slovenskimi železnicami.

Na dogodku je bilo govora tudi o pristaniški upravi. Groznik je pojasnil, da so preučili vse modele, ki obstajajo v Evropi, in ugotovili, da niti dve pristanišči ne delujeta na enak način, nista enako organizirani. Poleg tega EU ne predpisuje institucionalne urejenosti pristanišč, zahteva le transparentno in učinkovito upravljanje pristaniške infrastrukture. Groznik je prepričan, da v Sloveniji ne potrebujemo pristaniške uprave, saj je sedanji model dokazano dober, sicer Luka Koper ne bi dosegla takih poslovnih rezultatov, ki jo uvrščajo na vrh pristanišč v regiji. Luka Koper je celo ena najbolj učinkovitih pristaniških infrastruktur v Evropi, saj se v razmerju med številom

kontejnerskih enot (TEU) in vloženimi sredstvi v razvoj lahko kosa z belgijskimi pristanišči.

V nadaljevanju je Damijan pojasnil, da znašajo predvidene oziroma potrebne investicije v slovensko železniško omrežje do leta 2035 okoli 13 milijard evrov. Čeprav se to zdi ogromno, pa po drugi strani pomeni, da bi morali na letni ravni zagotoviti od 500 do 600 milijonov. Slovenija je na repu evropskih držav glede na delež BDP, ki ga namenja infrastrukturi. Za primerjavo, Avstrija vlaga okoli dve milijardi letno. Od leta 2001 do 2011 smo v povprečju investirali 58 milijonov letno, res pa je, da se je ta vrednost v zadnjih letih povečala, tudi na račun evropskih sredstev.

Na okrogli mizi, ki je sledila predstavitvi študije, je Damijan provokativno dejal, da se danes pogovarjamo o napačnih temah. Morali bi se pogovarjati o tem, kako izkoristiti evropske koridorje, ki prečkajo Slovenijo, ne pa o tem, ali bomo vlagali v železniško infrastrukturo. Državni sekretar Dragonja ga je dopolnil, da vlaganja v železniško infrastrukturo nedvomno potrebujemo,

moramo pa paziti na učinkovitost projektov. Občinstvu je prenesel stališče finančnega ministrstva, da bo država načelno podprla le tiste projekte, ki se bodo poplačali. Paziti moramo namreč, da se nam ne ponovijo projekti, kot je bil TEŠ 6. Dragonji se je zdel predstavljen model financiranja izgradnje drugega tira dober, potrebno pa ga je natančno preučiti, pravi, in dodaja, da bo infrastrukturo gradila država preko podjetja, ki ga bo država za to določila. Tudi zato želi država ohraniti kontrolni delež v logističnih družbah, da bi izkoristila naravne danosti geostrateške lege Slovenije. Namreč, za vsak evro, vložen v infrastrukturo, dobimo skoraj dva evra prihodkov, smo slišali na okrogli mizi od Damijana, ki je za primer postavil lanske lokalne volitve, ko so ravno vlaganja v infrastrukturo dvignila gospodarsko rast.

Dogodka na Ekonomski fakulteti se je udeležilo presenetljivo veliko število ljudi, med njimi več deset predstavnikov slovenskih logističnih podjetij. Skupno mnenje je povzel predsednik združenja špediterjev **Čedomir Bojanič**, ki je spomnil, da je koprsko pristanišče pomembno ne le za Slovenijo, ampak za trge srednje Evrope, zato se mu zdi nerazumljivo, da se že dvajset let pogovarjamo o drugem tiru, ki se ne premakne z mrtve točke. Generalni direktor SŽ je pojasnil, da je bil sedanji tir zgrajen za kapaciteto 2 milijona ton letno, trenutno pa se po njem vozi 12 milijonov ton tovora letno. Na občutljivost tega tira je opozoril s podatkom, da 12-urna zapora tira povzroči kaos na celotnem omrežju še cel teden. Predsednik uprave Luke Koper Matić pa je spomnil, da bo obstoječi tir med Koprom in Divačo po izračunih dosegel zasičenost že leta 2018 in se ob tej priložnosti zahvalil kolegom na Slovenskih železnicah, ki vlagajo nadčloveške napore, da bi kljub obnovam in vzdrževalnim delom uspeli servisirati potrebe naših strank.

Sebastijan Šik

Postavke	Vrednost	%
Vrednost naložbe (cene 2014)	1,300	
Stroški financiranja (25 let)	198	
Skupaj	1,498	

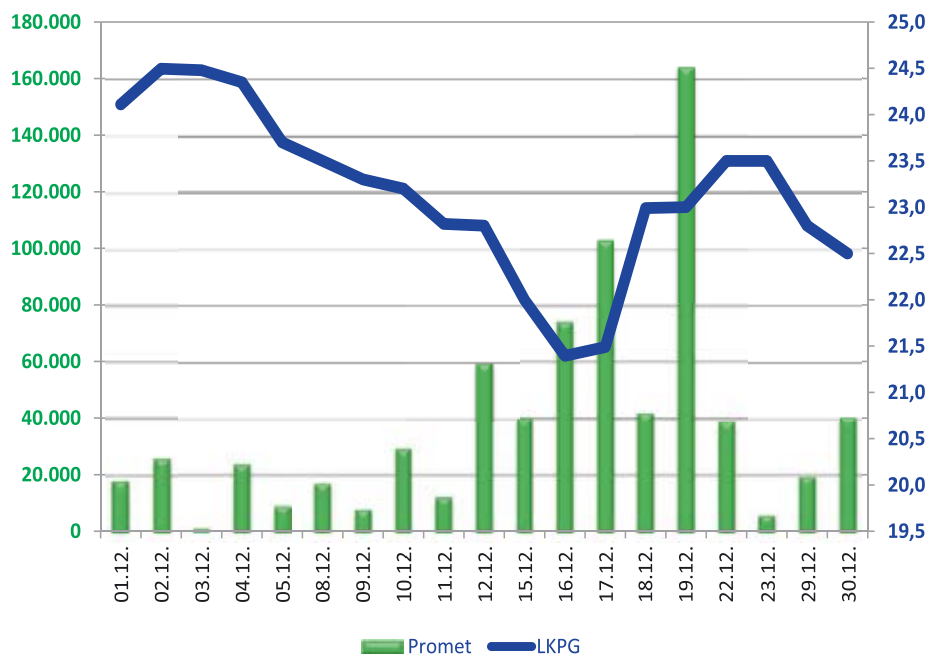
Financiranje:

Nepovratna sredstva EU	384.7	25.7%
Kredit (glavnica + obresti), 20-25 let	1,113.5	74.3%
Poplačilo kreditov iz prihodkov od uporabe, 25 let		
- koncesnina LK	178.5	11.9%
- dividende LK	200.9	13.4%
- uporabnina SŽ	239.2	16.0%
- "bencinski cent"	611.2	40.8%
Skupaj (prihodki od uporabe)	1,229.8	82.1%
Neto stroški (anuitete - prihodki)	-116.3	

Delnica Luke Koper v decembru

V decembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 23,15 EUR, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 21,40 in 24,50 EUR. Pri tem je bilo sklenjenih 318 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 732.432 EUR. Ob tem je lastništvo zamenjalo 32.300 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 24,50 EUR, najnižji pa 21,00 EUR. V primerjavi s tečajem ob koncu leta 2013 se je njena vrednost dvignila za 139 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 315.000.000 EUR.

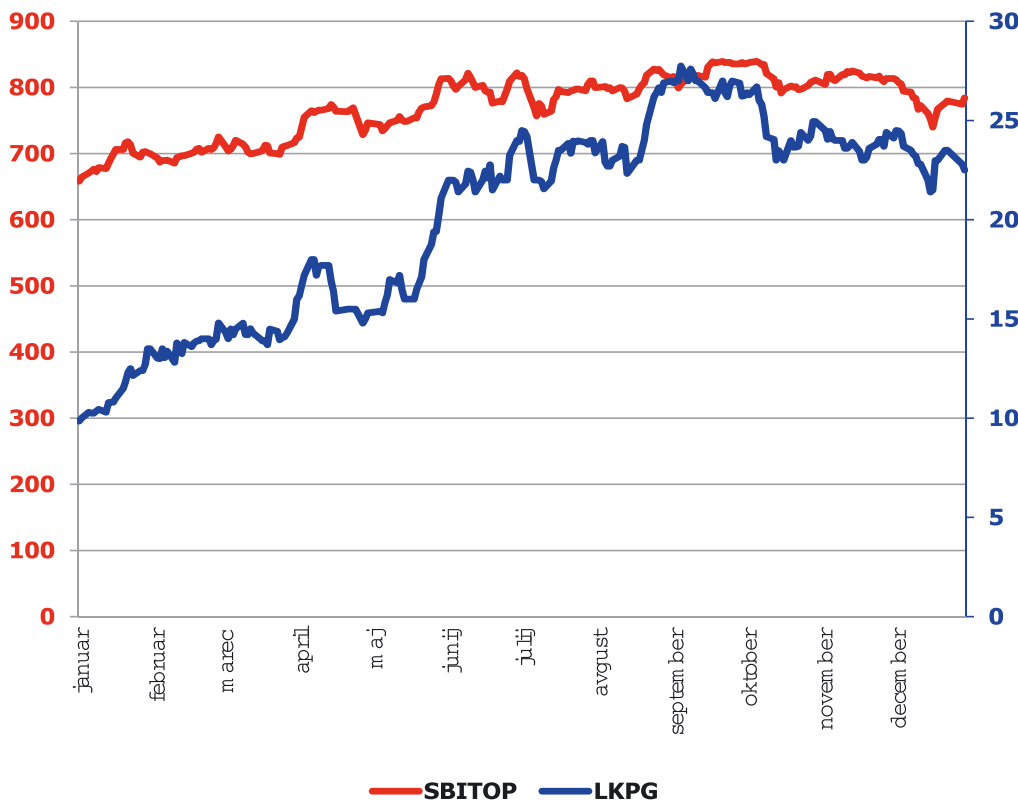


Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v decembru 2014

Delnica Luke Koper v letu 2014

indeksne točke

v EUR



Gibanje vrednosti delnice LKPG in indeksa SBITOP v letu 2014

Najvišji tečaj, po katerem so se sklepali posli v letu 2014, je znašal 28,00 EUR, najnižji pa 9,37 EUR. Lastnika je zamenjalo 824.086 delnic, kar vrednostno predstavlja 16.047.341 EUR. Število vseh delničarjev naše družbe je v letu 2014 zabeležilo rahel upad, saj se je znižalo na 11.936.

Leto 2014 je bilo za delničarje naše družbe uspešno, saj je uradni tečaj naše delnice v letu 2014 zabeležil 148-odstotni porast; ostali delničarji so se morali zadovoljiti z bistveno nižjim, v povprečju zgolj 19-odstotnim porastom vrednosti svojih delnic, kar nam pove gibanje indeksa SBITOP.

Andreja Ličen - Čok

Prodaja deleža v družbi Railport Arad

V skladu s politiko upravljanja finančnih naložb, ki predvideva dezinvestiranje na področju nestrateških finančnih naložb, je Luka Koper, d.d. podjetju Trade Trans Log Srl prodala 33,33-odstotni delež v družbi Railport Arad Srl za 1,65 milijona evrov.

Podpis posojilne pogodbe z Evropsko investicijsko banko

Luka Koper, d.d. je z Evropsko investicijsko banko (EIB) podpisala pogodbo o dolgoročnem, 15-letnem posojilu s triletnim moratorijem v višini 36 milijonov evrov. Posojilo bo zaokrožilo finančno konstrukcijo projekta podaljšanja prvega pomola in drugih infrastrukturnih del za povečanje kapacitete našega kontejnerskega terminala. Uprava družbe ocenjuje, da EIB z odobritvijo posojila izkazuje zaupanje v dolgoročni razvoj Luke Koper.

V EKO/BIO certifikat vključen tudi terminal za generalne tovore

V Luki Koper si ves čas prizadevamo delovne procese prilagoditi zahtevam kupcev. Pri nekaterih specifičnih blagovnih skupinah, kot so prehrambeni proizvodi in krmila, naši poslovni partnerji tudi pogojujejo, da je naše delovanje skladno z zahtevami standardov, ki zagotavljajo sledljivost ustreznega ravnanja s pošiljko blaga od izvora, lahko bi tudi rekli od kmetijskega polja, do končnega potrošnika. Slednje je moč zagotoviti samo s certificiranjem, torej sistematičnim nadzorom vseh deležnikov v dobavni verigi: proizvajalcev, traderjev (kupcev in prodajalcev), ponudnikov logističnih storitev, pa tudi, zanimivo, certifikacijskih hiš oziroma ponudnikov certifikacijskih storitev in kontrole blaga.

Ker te specifične blagovne skupine pretovarjamo seveda tudi v luki (npr. gensko nespremenjena soja – Non GMO, EKO oz. BIO živila in krmila ipd.), smo nekatere korake v pridobivanju teh certifikatov že postorili.

Pionir med komercialno-tehničnimi standardi je certifikat Non GMO po zahtevah standarda BRC. Slednjega smo, oziroma so, na PC Terminal sipki tovari pridobili že v letu 2004. Isti PC je v letu 2012 pridobil tudi EKO certifikat, v letu 2013 pa mu je sledil še PC Generalni tovari - Terminal za sadje.

V decembru pa smo v sistem vključili tudi PC Generalni tovari, v okviru katerega se bodo pretovarjali EKO/BIO proizvodi, ki ne potrebujejo kondicioniranega skladišča.

Borut Umer

 	
<h1>CERTIFIKAT</h1> <p>o ekološki pridelavi / predelavi kmetijskih pridelkov oziroma živil</p>	
<p>Številka certifikata: BV-SVN-EKO-151</p>	
<p>Izvajalec: LUKA KOPER d.d. PC Generalni tovari Vojkovo nabrežje 38 6000 KOPER</p>	<p>Certifikacijski organ: Bureau Veritas d.o.o. Linhartova cesta 49a 1000 Ljubljana ID: SI-EKO-003</p>
<p>Glavna dejavnost: Pretovor, skladiščenje in ostale storitve (sortiranje, prepakiranje)</p>	
<p>Skupine proizvodov/ dejavnosti: Rastline in proizvodi rastlinskega izvora: ▪ banane, grozdje, mango, avokado, dateljni, grenivke, pomelo, kumquat, breskve, nektarine, melone, lubenice, paprika, čebula, paradižnik, krompir, jajčevci, kakav Živali in proizvodi živalskega izvora: ▪ NR Predelani proizvodi: ▪ NR</p>	<p>Opredelitev: Pretovor, skladiščenje in ostale storitve (sortiranje, prepakiranje) proizvodov rastlinskega izvora iz ekološke in konvencionalne pridelave.</p>
<p>Obdobje veljavnosti: Proizvodi rastlinskega izvora: Od 27.06.2014 do 26.06.2015 Proizvodi živalskega izvora: NR Predelani proizvodi: NR</p>	<p>Datum pregleda: 26.05.2014</p>
<p>Ta certifikat je bil izdan na podlagi člena 29 (1) Uredbe (ES) št. 834/2007, Uredbe (ES) št. 889/2008 in Pravilnika (Ur.L.RS 08/2014). Navedeni izvajalec je svoje dejavnosti prepustil nadzoru in izpolnjuje zahteve iz navedenih uredb in pravilnika.</p>	
<p>Vodja certifikacijskega organa: Tomaž Verbnik, univ.dipl.inž.</p>	<p>BUREAU VERITAS, d.o.o. Linhartova cesta 49A, 1000 LJUBLJANA 10</p> <p>Ljubljana, 17.12.2014</p>

Luka Koper in Adria Transport imata varnostni spričevali

Spremenjena evropska zakonodaja na področju železniškega prometa v letu 2014 je vsem železniškim prevoznikom naložila vzpostavitev Sistema varnega upravljanja železniškega prometa (SVU).

Železniška prevoznika sta tudi Luka Koper in hčerinska družba Adria Transport, zato smo se lotili vzpostavitve zahtevanega sistema EU.

To smo morali postoriti še pravočasno, saj sta imeli družbi veljavno spričevalo le do konca leta 2014,

predpogoj za izdajo novega pa je bil vzpostavljen SVU.

Najprej smo se lotili priprave dveh krovnih dokumentov, in sicer Poslovnika sistema varnega upravljanja za Luko Koper in za družbo Adria Transport.

Sledila je izdelava okrog 55 delovnih navodil in 90 obrazcev, ki so morali biti usklajeni z Evropskimi direktivami in Uredbami. Vso to dokumentacijo je nato morala potrditi še Agencija za železniški promet, ki je pristojna za izdajo varnostnega spričevala.

Usklajevanja z Agencijo so potekala polovico oktobra in ves november, in to pet do sedem ur na dan.

Pri tem nam je delo olajšalo usklajevanje preko video konferenc, ki nam je prihranilo tudi številna potovanja med Koprom in Mariborom, kjer ima Agencija svoj sedež.

Ko je bila dokumentacija usklajena, nam je na osnovi prošnje Agencija za železniški promet v decembru izdala varnostno spričevalo v dveh delih. Del »A«, ki velja za vse države EU za obdobje petih let, in del »B«, ki velja za

Slovenijo za obdobje dveh let.

Na osnovi varnostnega spričevala Luka Koper lahko izvaja prevoze v železniškem prometu na območju industrijskih tirov Luke Koper in na javni železniški infrastrukturi postaje Koper Tovarna, Adria Transport pa na območju industrijskih tirov Luke Koper in na javni železniški infrastrukturi Slovenije in v nekaterih državah, članicah EU.

Milanko Drlič

Nova garaža in skladišče orodja

PC Terminal sipki tovari je dobil novo garažo za svojo mehanizacijo, ob njej je pridobil tudi druge prostore. Nova garaža se nahaja na novi lokaciji na področju skladišča 23 L.

Stara garaža se je nahajala ob prelivu ob transportni poti. Vodja garaže **Ante Šolaja**: »Prejšnja garaža je bila na lokaciji, kjer je potekal promet, po potrebi je bila tudi deponija za tovor, blizu je tudi tovarna tehcnica, zato so bili problemi glede varnosti in samih delovnih pogojev. V novi garaži se človek počuti kot doma, ko zgradi hišo. Delovni pogoji so neprimerno boljši, poskrbeli so tudi za ekologijo, prej smo namreč imeli probleme z izpusti. Prej smo bili izpostavljeni dežju in prahu, saj je delo moralo potekati ne glede na vse, vzdrževalci in mehaniki so imeli za vsa vzdrževalna dela in preventivne preglede mehanizacije zelo slabe pogoje za delo.«

Naložba v novo garažo je bila tako več kot nujna. V iskanju primerne lokacije za novo garažo se je za



Veseljje ob otvoritvi garaže

koncih. Boris: »Izvedbeni plan je predvidel vsa potrebna dela za realizacijo projekta. Opraviti je bilo potrebno

pridobitvijo. Boris: »Nova garaža za mehanizacijo in skladišče orodja zajema notranjo delavnico za preventivne preglede in manjša popravila v vseh vremenskih razmerah, ki je povezana preko prostora za skladišče orodja z zunanjo delavnico. Ta ima ograjen prostor in novo nadstrešnico,

ki pokriva bivalni in sanitarni kontejner, kontejner za orodje in prostor za kolesa ter e-skuterje s polnilnico zanje. Skupaj z garažo smo pridobili tudi parkirišče. Celoten objekt ima novo elektro in vodovodno inštalacijo ter kompresorsko postajo za polnjenje pnevmatik in razna čiščenja na delovnih



Ante Šolaja, Ivan Perič in Silvo Vrbanič (na sliki od leve)

najboljšo izkazala lokacija na področju skladišča 23 L, nekateri jo poznajo kot bivšo halo Cimosa, nam je povedal **Boris Kranjac** s področja investicij. Za zagotavljanje dostopnosti delovnih pripomočkov v vsakem trenutku, so na novi lokaciji uredili tudi skladišče orodja, ki ga prej niso imeli, tako da so hranili jeklene vrvi, kljuke idr. pripomočke na raznih

gradbena in ključavničarska dela, urediti prostore zunanje delavnice in skladišča orodja, notranje delavnice, opravili smo tudi vsa potrebna elektro in vodo inštalaterska dela, poskrbeli smo za prometno signalizacijo in požarno varnost.«

Izvajalca del so izbrali jeseni, garažo pa so odprli na silvestrovo in tako praznične dni obeležili z novo



Pod nadstreškom sta dva pisarniška in sanitarni kontejner, pa tudi za kaj drugega se najde tu prostor



Nova in lično urejena ter pokrita je tudi kompresorska postaja za polnjenje pnevmatik in razna čiščenja na delovnih sredstvih



Nova garaža z novim nakladalцем – zadnji pridobitvi na sipkih

sredstvih. Mislili smo tudi na ekologijo, tako da je celotno območje urejeno s sistemom oljelovilcev.«

Silvo Vrbanič: »Ko se je servisno podjetje Volkat preselilo v nove prostore mehaničnih delavnic, smo lahko pristopili k ureditvi delavnice, skladišča orodja in nadstreška, ki jih predhodno nismo imeli. Pod nadstreškom so postavljeni dva pisarniška kontejnerja in sanitarni kontejner. Preplastili smo okoliške talne površine in uredili oljelovilec na parkirišču talne mehanizacije. Pri izbiri lokacije garaže nas je vodila prednost skupne točke garderob in razporeda delavcev ter izboljšanje delovnih pogojev pri pregledih in vzdrževanjih talne mehanizacije.«

Ivan Perič, vodja PC Terminal sipki tovori: »Dolgo let smo čakali na garažo, ki bi omogočala fantom delo v razmerah, ki si jih zaslužijo. Veseli smo nove pridobitve, ki bo pripomogla k izboljšanju vzdrževanja na terminalu. Poiskali smo primerno lokacijo, tako da je vzdrževanje povezano z razporedom in uporabniki strojev, pa tudi same inštalacije na objektu so olajšale investicijo, tako da imamo zdaj moderno in uporabno garažo.«

Sonja Kranjec

Novi nakladalci za premog, železovo rudo in sipke tovore

Še pred iztekom starega leta so v PC Evropski energetski terminal dobili dva nova nakladalca na kolesih VOLVO L350F, v PC Terminal sipki tovori pa enega novega nakladalca na kolesih VOLVO L180H. Vsi trije nakladalci so zadnji produkti Volvovega razvoja. Odlikujejo jih večja nosilnost oz. moč, manjša poraba goriva in manjši

so dobra pridobitev za terminal. Uporabljamo jih za nalaganje premoga in železove rude na vagona. Lahko naložita 20 ton tovora naenkrat v žlici. Sta znamke Volvo 350 S, kakršnih še nismo imeli, zato so se morali upravljavci še »spoznati« z njima. Tisti, ki so tečaj že opravili, že lepo delajo z njima.«



izpusti emisij v ozračje, saj imajo vgrajene sisteme v skladu z Euro normativi in direktivami. Kabina je zelo prijazna upravljavcem, kar so pokazale predvsem dolgoletne izkušnje na deloviščih Terminala sipkih tovorov.

Silvo Vrbanič, tehnični vodja PC Terminal sipki tovori: »Novi Volvo je nadomestilo za dotrajani stroj, ki smo ga izločili. To je elegantno vozilo za »fine« tovore, ker je bolj precizen, ima tudi tehniko ter posebno žlico s pregibom, tako



Šlo je za redno nabavo in zamenjavo starih dotrajanih strojev za nove. Tehnični vodja PC Evropski energetski terminal **Boštjan Škvarč:** »Stroja sta velika, nova, lepa in v tem smislu

da lahko višje stresamo tovor na vagona. Izpustni sistem po najvišjih standardih je odlika tega ekološkega vozila.«

Sonja Kranjec

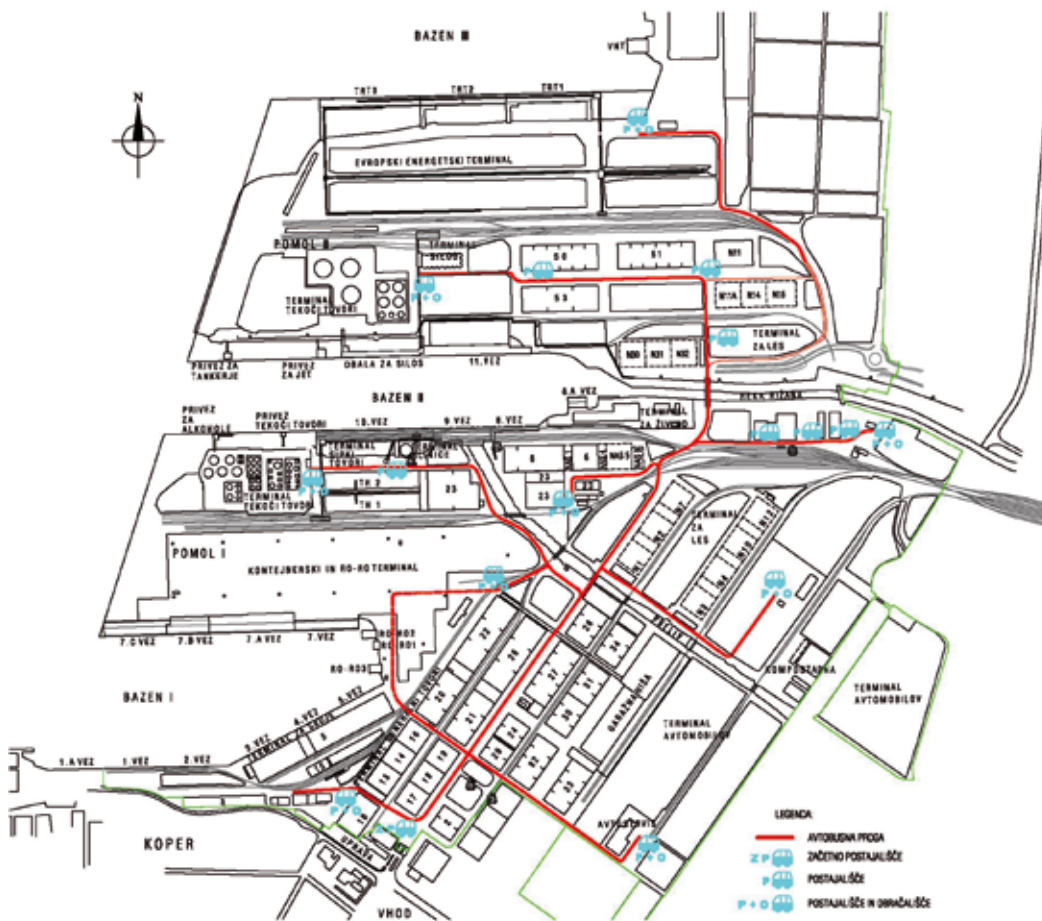
Prepoved pešačenja izven označenih poti

Od **1. januarja 2015** velja na območju pristanišča nov režim. Zaradi večje varnosti je pešačenje po pristanišču izven označenih poti **PREPOVEDANO**. Omogočen je le dostop do garderob in upravne stavbe PC Generalni tovari, ki je z glavnim vhodom povezan z označeno

in varno peš potjo. Na vse ostale PC-je je dostop mogoč le s prevoznimi sredstvi in internim avtobusom.

Novemu režimu smo prilagodili tudi urnik prevoza z avtobusom, tako da se je večerni urnik podaljšal v zaključek

druge in začetek tretje delovne izmene. Nov režim je bil potreben, saj je promet na luških poteh vse gostejši. Z njim želimo preprečiti nevarnosti poškodb in zagotoviti varnost vsem udeležencem v prometu znotraj pristanišča.



Avtobusna proga s postajališči in urnik avtobusa

Čas odhoda	Odhodno postajališče
5.15	Vratarnica
5.30	Vratarnica
5.45	Vratarnica
6.10	Vratarnica
6.45	Vratarnica
7.00	Upravna stavba INPO
8.40	Vratarnica
9.25	Vratarnica
10.00	Upravna stavba INPO
10.30	Kontejnarski terminal (do upravne stavbe INPO)
11.05	Upravna stavba INPO
12.50	Garaža Terminal za les
13.15	Vratarnica
13.30	Garderobe Terminal sipki tovari
13.40	Vratarnica
14.00	Upravna stavba INPO
14.05	Vratarnica
15.00	Upravna stavba INPO
15.10	Vratarnica (do Avtoservisa)
17.00	Storaenso (Mena)
17.30	Vratarnica
17.45	Vratarnica
18.00	Notranji železniški transport
19.00	Upravna stavba INPO
21.05	Vratarnica
21.15	Garderobe Terminal sipki tovari
21.30	Vratarnica
21.45	Vratarnica
22.00	Vratarnica



Mož, ki je postavil prve bitve na luški obali

V Slovenskem Jadranu, predhodniku Primorskih novic, je bil 28. novembra leta 1958 objavljen prispevek o Luki Koper z naslovom Zgodovinski dan. Napovedal je prihod prve prekooceanske ladje v novo пристanišče Koper. Na naslovnici je bila objavljena tudi fotografija luškega delavca, ki privezuje leseno barko na bitvo.

Splet okoliščin je botroval temu, da smo imeli srečo in se z njim tudi spoznali. To je **Marjan Čeligo**, ki se svojih dni v Luki dobro in rad spominja. »To so bile prve bitve, ki smo jih vgrajevali na tedanjo prvo obalo pristanišča,« nam je povedal, ko nas je prijazno sprejel na njegovem domu v Sečovljah.

Bitva še danes stoji, vendar je zdaj tam potniški terminal. Ni pa to bila samo ena, dvanajst se jih spominja Čeligo: »Vsaka je tehtala 1,5 tone, s konji so jih privleki na obalo. Na stari sliki je tudi Dalmatinec na leseni barki, ne vem mu več imena, ki je delal temelje za obalo, jaz pa sem bil v ekipi za zidarska in tesarska dela. Bilo nas je

deset do dvanajst, dobro smo delali in vsi so nas hvallili. Vse smo delali ročno, ni bilo strojev, niti viličarjev, vse smo reševali s tehniko dviganja. Delali smo tudi ponoči, ker se je mudilo. Najprej v službi in potem smo ostali še naprej, tudi po 15 ur.«

Bitvo so vgradili tako, da so najprej zabetonirali temelje za nosilce, na katere so pritrdili bitvo. Nosilci so bili 1,2 metra debeli in 70 centimetrov narazen, in nato vstavili še železa.

»To so bile muke, težko delo. Sam sem to delal, pa zdaj komaj verjamem, da sem to naredil. Prvih 200 metrov smo mi opremili z bitvami, naprej pa je gradil Gradis.«



Marjan Čeligo na obali, kjer je postavil prve bitve

premalo sliši govoriti o raznih gospodarskih problemih, ki se neposredno dotikajo življenjskega standarda delavcev. Iz poročila je bilo razvidno, da je bila delovna storilnost v prvih letošnjih devetih mesecih za 19% večja v primerjavi z istim časovnim razdobjem lani, kar pa gre v dokajšnji meri na račun lanskoletnih rekonstrukcij, ki so motila proizvodni proces. Do oktobra je podjetje ostvarilo za 211 milijonov dinarjev čistega dohodka. Letos je bilo opaziti tudi veliko izboljš-

ZA KOPER IN ZA ŠIRŠE ZALEDJE NAŠE DOMOVINE zgodovinski dan

Naslednjo nedeljo se bo prvič zgodilo, da bo pristala na svobodni slovenski obali čezoceanska ladja. Dograjen bo namreč prvi odsek operativne obale novega koprškega tovarnega pristanišča v dolžini 135 metrov, s tem pa se odpira za naše mlado pomorstvo novo obdobje, ki pomeni za Koper in za vso Slovenijo tudi novo možnost za nadaljnji gospodarski razmah.

Poseben pripravilni odbor v Kopru je s pomočjo svojih štirih delovnih komisij temeljito zgrabil za delo, da bi spored slavnostne otvoritve novega tovarnega pristanišča ustrezal pomembnosti omenjenega zgodovinskega dneva. K slavnostni otvoritvi bo povabljeno določeno število političnih in oblastvenih funkcionarjev iz Beograda, Ljubljane in naših sosednih okrajev, funkcionarjev jugoslovanskega civilnega in vojaškega pomorstva, gospodarstva itd., občinski ljudski odbor v Kopru pa se je zavzel za to, da bo na dan otvoritve pristanišča, 7. decembra vse mesto v zastavah in okrašeno. Spored slavnostne otvoritve bo prenašal radio, (Nadaljevanje na 2. str.)

VSEM PREBIVALCEM KOPRSK

OB DI

29. nove

ISKRENE ČESTITKE IN NAJE
DELO PRI GRADITVI BOLJ
SOCIALISTIČN

OKRAJNI KOMITE ZKJ
OKRAJNI ODBOR SZDL
OKRAJNI SINDIKALNI SVET
OKRAJNI KOMITE LMS



Novo pristanišče je že skoraj docela pripravljeno na sprejem čezocean

Objava na naslovnici v Slovenskem Jadranu 28. novembra 1958. Ob prvi bitvi na obali je Marjan Čeligo in pod sliko je pisalo: Novo pristanišče je že skoraj docela pripravljeno na sprejem čezocean

Čeligo se spominja še enega večjega dela, predelavo sedmih skladiščnih vrat.

»Delo sem sprejel, ampak sem postavil pogoj, da se mora delati po moje. Pa se mi je zgodila nesreča in sem padel z grušta. Bilo je na božični dan.«

Močno se je polomil, tudi šesto vretence, in bil devet mesecev v gipsu. Ko se je vrnil z bolniške, je delal z malarjem lažja dela, ostal še malo, potem pa leta 1961 šel med obrtnike gradbene stroke.

Veliko je delal in bil pri tem zelo uspešen. Za svoje delo in prispevek k razvoju obrti je leta 2010 prej tudi Zlati grb Občine Piran.

Za Luko pa ni več delal, nam še pove, z njo ostaja povezan le preko vnukinje, ki dela v luki.

Sonja Kranjec

LUŠKI
glasnik

Uspešno leto za živinski terminal

Na živinskem terminalu smo 24. decembra nazdravili rekordni količini pretovorjene živine. V tem letu smo namreč na 67 ladij naložili več kot 127.000 glav živine, kar je enkrat več kot v letu 2013 in največ doslej.



Ekipo s terminala za živino

Ob tem velja omeniti, da smo leta 1995 podobno količino živine naložili na 120 ladij. Ladje z živino so tako vse večje, vse večji pa so žal tudi problemi, povezani s priveznim mestom. Za živino, ki prihaja iz različnih evropskih držav in z ladjo potuje na Bližnji vzhod, vestno skrbi 10-članska ekipa na terminalu. Ob zdravici na krajši slovesnosti se je vsem njim in zvestim poslovnim partnerjem za dobro

delo zahvalil vodja PC Generalni tovari **Branko Vodopija**. Predsednik uprave **Dragomir Matić** pa je spomnil, da je ravno ta terminal v preteklosti doživel največje vzpone in padce, predvsem v letih t.i. norih krav, ko je promet z živo živino povsem usahnil.

Prve pošiljke goveda smo pridobili konec leta 1992 in v ta namen preuredili dve

skladišči v zaledju petega ladijskega priveza in že prvo leto pretovori skupaj 3.000 glav živine. Pravi razcvet je promet doživel leta 1995, ko se je število glav goveda približalo številki 77.000, v letošnjem letu celo 85.000. Kasneje so naše pristanišče začeli uporabljati tudi za izvoz drobnice.

Leta 1998 smo zgradili nov terminal na lokaciji, kjer se

1992	2.056
1995	76.219
2000	36.357
2003	2.332
2011	9.107
2012	35.739
2013	51.478
2014	127.000

Promet živine (število glav)



Rekord so na terminalu proslavili z razrezom slastne torte

nahaja še danes. Pri zasnovi in izgradnji terminala je sodelovala tako Veterinarska fakulteta kot Veterinarska uprava RS. Terminal se razteza na površini 0,5 ha in ima skupaj 4.442 kv. metrov pokritih hlevskih površin z enkratno kapaciteto skladiščenja 1.300 glav živine. V sklop terminala sodijo še nadstrešnica za mehanizacijo in seno, plato za pranje in čiščenje vozil, nevtralizacijska jama z napravo za nevtralizacijo odpadnih vod ter upravna stavba terminala. Operativna obala za privez ladij z živino meri v dolžino 50 metrov, morje ob njej pa sega v globino 8 metrov. Terminal je eden najsodobnejših živinskih terminalov na širšem območju z urejenimi in humanimi pogoji za živali.