

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik

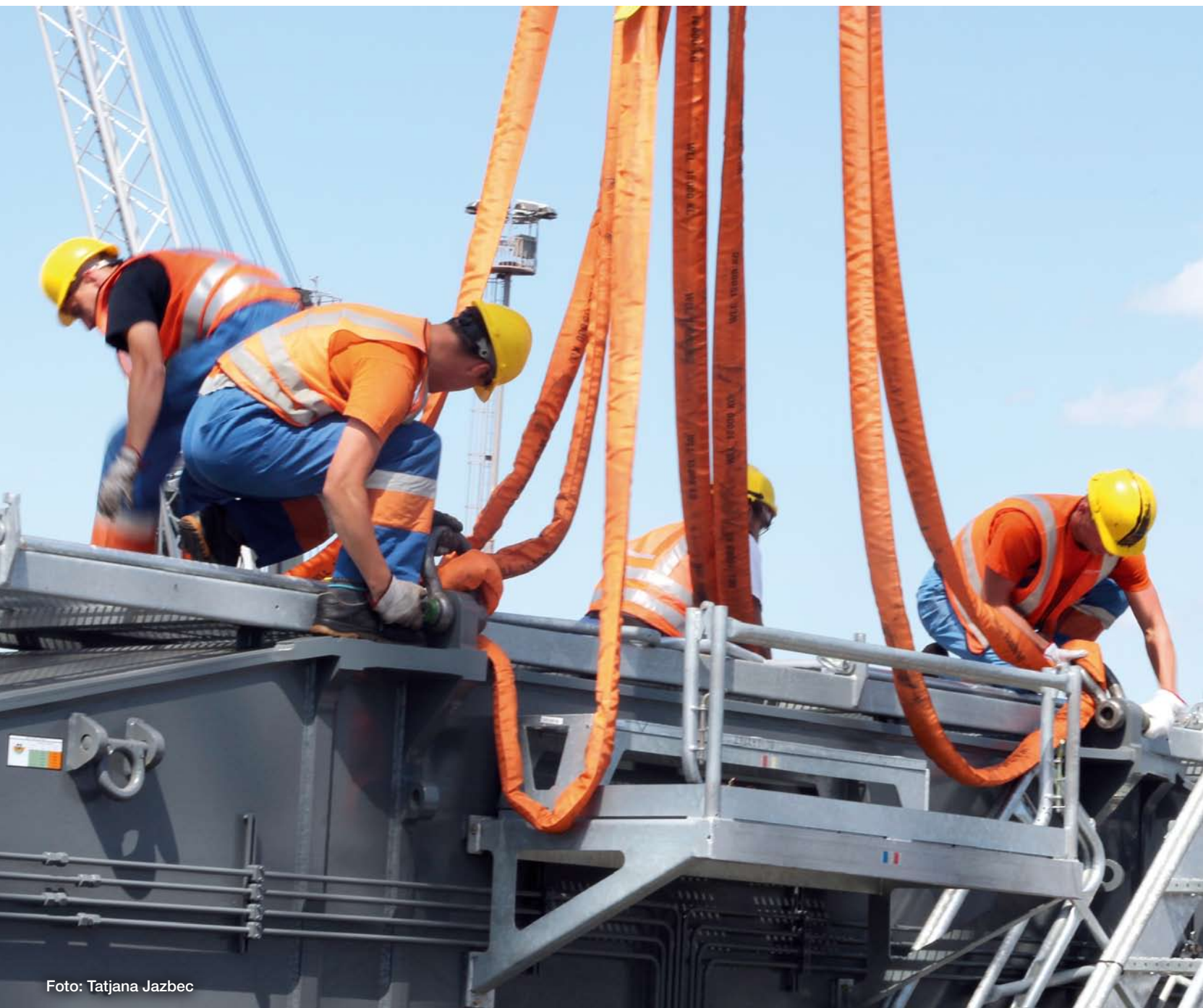


Foto: Tatjana Jazbec

Ponosni
na
luške
rekorde

Novosti
na
terminalu
za
sadje

Železniški
prevozi
rastejo

Na
obisku
v družbi
Luka Koper
INPO

Z dodatno poglobitvijo do novih rekordov

8. julija je s polno paro pričel svoje delo bager Borr, ki je v lasti nizozemskega podjetja Van Oord. Luško morsko dno pod obalno konstrukcijo terminala za kontejnerje bomo namreč do septembra poglobili še za dodaten meter na skupno globino 15 metrov, kar bo poenotilo globino bazena z globino vplovnega kanala vanj.

Enako kot lani gre za tehnično zahtevno poglobljanje pod nosilno konstrukcijo pomola, torej med piloti, kjer hkrati oblikuje ustrezno nagnjeno brežino. S tem preprečujemo drsenje materiala v plovni kanal, hkrati pa mora biti brežina dovolj stabilna, da ne pritiska preveč na pilote. Celoten proces dela pod privezi od 7 do 7C (dolžine cca 600 metrov) spremljamo s stalnim monitoringom dela.

Borr bo delo predvidoma končal v enem mesecu in pripravil teren za naslednjo fazo, saj avgusta prihaja v Koper naš stari znanec, bager Dravo Costa Dorada, ki bo 66.000 m³ izkopanega materiala izsesal in odložil v pripravljeno kaseti na ankaranski bonifiki.

Konkreten potek del je seveda odvisen od prometa v prvem bazenu in zasedenosti privezov, saj prioritete in »pravila igre« v luškem morju



Borr pogloblja kontejnersko obalo in pripravlja teren za naslednjo fazo, ki jo bo opravil njegov »veliki brat« Dravo Costa Dorada.

Foto: Mateja Dominko

postavlja naše področje operative glede na potrebe za delo.

Poglobljanje bo sofinancirala Evropska unija v okviru projekta NAPADRAG.

Mateja Dominko

Skupščina odpovedana

Uprava družbe Luka Koper, d.d. je zaradi ugotovljenih proceduralnih razlogov preklicala skupščino delničarjev, sklicano za 8. julij 2015. Nov sklic skupščine bo uprava objavila v najkrajšem času.

Uprava družbe se vsem delničarjem opravičuje zaradi morebitnih nevšečnosti.



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 Božič, Tjaž Cedilnik,
Mateja Dominko, Marko Grabljevec,
Urška Hlaj, Borjs Kranjac, Sonja Kranjec,
Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič,
Sara Morato, Jasmin Omanović,
Miran Petrinja, Lea Polh Baša,
Metka Sušec Praček, Klemen Štravs,
Miha Uršič, Ivana Vujanovič,
Klemen Valenčič

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

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

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.



S prvo polovico leta
smo lahko kar zadovoljni



Foto: Mateja Dominko

Več kot zaslužen dopust

Če ne bi bilo zaradi vročinskega vala, ki je v minulih dneh (tik pred zaključkom redakcije časopisa) pognal temperature krepko nad 30 stopinj Celzija, bi bil že samo pogled na parkirišče pred našo upravno stavbo dovolj, da bi človek ugotovil, da so se začeli poletni dopusti. Tudi redakcija Luškega glasnika se ga veseli, saj kot običajno, avgusta časopis ne izide, zato pa je julijska številka toliko bolj obsežna in bogata. Če bi potegnili rdečo nit, bi lahko rekli, da je bilo preteklo obdobje ponovno v znamenju rekordnih poslovnih rezultatov, uspehov na različnih področjih, tudi pri športnem in podobnem udejstvovanju naših sodelavcev. Rekordna količina soje, rekordna količina železove rude, rekordna količina grozdja, rekordno število popravljenih kontejnerjev, odobritev treh projektov v okviru evropskega razpisa CEF, ki nam bodo navrgli več kot šest milijonov bruseljskih evrov. Verjamem, da se bodo vsi ti uspehi zrcalili tudi v finančnih kazalnikih, ki jih bomo objavili konec avgusta. Zdi se, da smo lahko s prvo polovico leta kar zadovoljni. Običajna fraza, da se lahko odpravimo na zaslužen dopust, v našem primeru velja dobesedno. Kajti za vsemi temi uspehi stojijo ljudje, ki so vložili svoje znanje, trud, čas, energijo in prizadevanje, da so uresničili zastavljene cilje.

Koprsko pristanišče je edino tovorno pristanišče v Sloveniji, vendar se sooča s spoštovanjem vredno mednarodno konkurenco. V naši branži večinoma ne gre za dolgoročne dobaviteljske pogodbe, kjer je naročnik skorajda vezan na enega proizvajalca. Blago ima na razpolago veliko konkurenčnih logističnih poti in se lahko hitro preusmeri v druga pristanišča. Naše delo temelji na zaupanju in zadovoljstvu naših strank, kar smo si zagotovili na dolgi rok, in paziti moramo, da tega ne izgubimo. To seveda ne velja le v odnosu do poslovnih partnerjev, ampak tudi do drugih

deležnikov, ki imajo določen vpliv na naše poslovanje. V mislih imam lokalne skupnosti in veseli me, da lahko v tej številki poročamo o konstruktivnem dialogu z obema občinama, na območju katerih se razprostira pristanišče. Brez njihovega razumevanja in podpore si težko predstavljam nadaljnji razvoj. V mislih imam tudi državo, ki mora poskrbeti za ustrezne pogoje za uspešno delovanje pristanišča. Ne bom problematiziral okoli drugega tira, ki ni bil izbran na evropskem razpisu. Prepričan sem, da je vlada dovolj odgovorna in razsodna, da bo naredila vse, kar je v njeni moči, da bo projekt uresničila. Iskreno mislim, da poti nazaj ni in da Slovenci imamo tisto zdravo mero ambicije in ponosa, da bomo negovali te pristaniške primare, ki smo jih dosegli v zadnjih letih.

V Luki Koper bomo svoj del domače naloge zagotovo opravili. Začeniši v naslednjih, vročih poletnih tednih, ko bomo morje ob obali kontejnerskega terminala še dodatno poglobili. Hkrati se pripravljamo tudi na izvedbo velikih infrastrukturnih projektov, ki jim je nadzorni svet družbe prižgal zeleno luč: večanje kapacitete kontejnerskega terminala (podaljšanje pomola, dodatne skladiščne površine, nova dvigala in druga oprema, dodatne tirnice itd), nova skladišča za tekoče tovore, povečevanje kapacitete za avtomobilski terminal. To so vsi načrti, ki nas bodo zaposlovali vsaj nadaljnjih pet let.

V Sloveniji nimamo veliko primerov, ko bi se lahko pohvalili, da smo v mednarodnem merilu najboljši. Koprsko pristanišče je tak primer. Imamo vizijo, strategijo, znanje in možnosti, da postanemo še večji in boljši. Vendar to mora biti naš skupen, nacionalni projekt.

Sebastjan Šik

Kitajska in Evropa – novi izzivi

V začetku junija je na IEDC Poslovni šoli Bled potekala 13. letna konferenca z naslovom Kitajska in Evropa: izzivi voditeljstva v globaliziranem 21. stoletju, ki se je je udeležilo preko 80 poslovnih in političnih voditeljev iz 12 držav.

Konferenca, ki jo je organiziral Evropski center za voditeljstvo pri IEDC Poslovni šoli Bled v sodelovanju s Kitajskim veleposlaništvom v Sloveniji, je izpostavila pomen Kitajske na globalnem zemljevidu, zlasti projekt nove svilene poti.

Uvodoma je veleposlanik Ljudske Republike Kitajske v Sloveniji, **YE Hao** poudaril: »... da Kitajska in Evropa skupaj predstavljata tako velik del svetovne populacije, da mora sodelovanje temeljiti na cilju vključujočega in trajnostnega razvoja, na dobrih diplomatskih odnosih in predvsem na političnem zaupanju.«

Prvi dan konference sta politično-zgodovinsko ozadje ekonomskega sodelovanja predstavila

Jean-Pierre Lehmann, IMD Lausanne, in **Mitja Saje** z Oddelka za azijske in afriške študije Filozofske fakultete v Ljubljani. Na kratko sta pojasnila zgodovino in kako je 21. stoletje najmočnejše zaznamovala strateška odločitev Kitajske, da se vključi v procese globalizacije. Kitajska je bila še pred slabimi 30 leti ena najrevnejših držav na svetu z BDP-jem na ravni afriških držav, danes pa pospešeno sledi svoji viziji 2030: postati država visokega dohodka na prebivalca, država, ki jo poganjata kreativnost in mir.

V Luki Koper smo podprli izvedbo konference, naša predstavnica pa je s predstavitvijo možnosti in priložnosti, ki jih nudi pot



preko Kopra sodelovala v zanimivem panelu Kitajska svilena pot skupaj z **Wei Yan**, podpredsednikom največjega gradbenega podjetja na svetu China State Construction Engineering Corporation, **Stanislav Raščanom**, generalnim direktorjem za

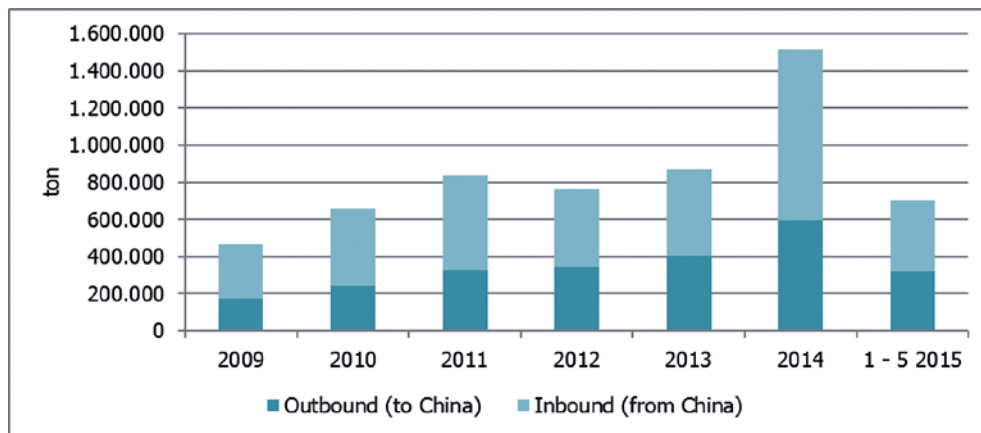
gospodarsko diplomacijo in **Andrejem Fištravcem**, županom Maribora.

ZANIMIVOSTI

Ocenjuje se, da je svetovni prekomorski promet s kontejnerji v letu 2014 znašal skupaj 366 milijon TEU, od tega je Kitajska prispevala 53 odstotkov vseh TEU (vir: Containerisation International). V Luki Koper smo v lanskem letu pretovorili dobrih 674.000 TEU, od tega je bilo iz in za Kitajsko pretovorjenih 167.462 TEU.

Luka Koper je z Mitjo Sajem sodelovala že leta 1995, ko ji je pomagal prevesti prvo promocijsko gradivo, namenjeno kitajskemu trgu.

Suzana Zornada-Vrabec



Statistika pretovora preko Kopra

Mitsubishi preučuje transportne poti

Vodje regijskih podružnic korporacije Mitsubishi Chemical Division, ki so se v Portorožu zbrali na večdnevnom strateškem srečanju, so 7. julija obiskali naš terminal tekočih tovorov. Ogledali so si kapacitete, spoznavali tehnologijo in naše razvojne načrte. Cilj obiska je bil preučitev delovanja Luke Koper in razmislje o možnostih, ki jih lahko Luka Koper ponudi kot distribucijski center za kemikalije. Delegacija je bila vidno zadovoljna s predstavitvijo, zato verjamemo, da se bo sodelovanje z našim velikim partnerjem Mitsubishi, za katerega danes pretovarjamo kemikalije, v prihodnosti še okrepilo.

Dragan Zlatanović



Vietnam, še neizkoriščen potencial

15. junija smo gostili 18-člansko vietnamsko vladno-gospodarsko delegacijo, na čelu z ministrom za industrijo in trgovino **Vu Huy Hoang-om**. Za Luko Koper je Vietnam pomemben, še ne izkoriščen potencialni trg. Z vietnamskimi lukami Ho Chi Minh, Haiphong in Da Nang. Od januarja letos pa imamo za luko Vung Tao direktno povezavo. Od januarja letos pa imamo z luko Vung Tao tudi direktno povezavo, ki jo upravlja alijsa 2M ladjarjev Maersk line in MSC, s konkurenčnim tranzitnim časom le 27 dni.

Količine vietnamskega blaga preko Kopra so za zdaj še skromne. V letu 2013 smo pretovorili 4.678 TEU, lani pa kar 42 odstotkov več, to je 6.635. Še večjo rast pričakujemo letos, predvsem zaradi omenjene direktne ladijske povezave.

Vietnamski delegaciji smo predstavili poslovanje in razvojne projekte Luke Koper, pristanišče pa so



Predsednik uprave Dragomir Matić in vietnamski minister za industrijo in trgovino Vu Huy Hoang

si ogledali tudi v živo. Srečanja sta se poleg predsednika uprave **Dragomirja Matića** udeležila tudi

Mitja Dujc in **Sara Morato** s področja trženja.

Tekst in foto Sebastjan Šik

Obiskali so nas člani združenja CLECAT

25. junija smo imeli na obisku 23-člansko delegacijo evropskega združenja špediterskih, transportnih, logističnih in carinskih akterjev CLECAT*. V delegaciji so bili predstavniki nacionalnih zvez iz Portugalske, Belgije, Slovaške, Velike Britanije, Italije, Francije, Španije, Švedske in Švice. Delegacijo so sprejeli **Mitja Dujc** s področja trženja, **Čedomir Bojanič**, predsednik sekcije

pristaniških špediterjev in **Igor Sep** iz Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.

Gostje so z zanimanjem prisluhnili predstavitvi koprškega pristanišča, še posebej napredku v zadnjih letih, predvidenem razvoju, organiziranosti in poslovanju. Govorili so tudi o organizaciji in delovanju sekcije pristaniških špediterjev ter o možnostih

večjega obsega pretovora preko Kopra v prekomorski izmenjavi držav, katere so zastopali, z državami Daljnega vzhoda. Gostje so poudarili pomembnost vključevanja pristanišč in drugih deležnikov v razna transportno-logistična združenja z namenom promocije in skupnega nastopa na svetovnih trgih. Kot primer dobre prakse so omenili združenje severnojadranskih pristanišč

NAPA in združenje ARAG, v katerega so vključena pristanišča Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen in Gent.

Ob koncu obiska so si gostje ogledali še pristanišče in bili pozitivno presenečeni nad urejenostjo, čistočo in velikim številom terminalov ter začudeni nad tem, da ima naše pristanišče le en tovorni vhod.



*Združenje CLECAT je bilo ustanovljeno leta 1958 v Antwerpnu. Danes ima sedež v Bruslju in zastopa interese več kot 19.000 podjetij, ki zaposlujejo nad

milijon ljudi na področju logistike, špedicije in carine. Cilj združenja je okrepiti in izboljšati prometno-logistične pogoje v razmerju do institucij EU ter

vplivati na evropsko zakonodajo s tega področja. CLECAT tesno sodeluje z mednarodnim združenjem špediterjev FIATA.

Rekordna količina soje

7. junija smo privezali ladjo Guotou, ki je pripeljala do sedaj največjo količino soje v eni pošiljki. Govorimo o skoraj **72.000 ton soje** iz Južne

Amerike, ki je preko Kopra potovala na Madžarsko, Avstrijo, Hrvaško, Bosno in Hercegovino ter Slovaško.

Tovor je pripeljalo italijansko podjetje Nidera, največja stranka terminala za sipke tovore na področju soje. »V Sloveniji smo z večletnim

dobrim sodelovanjem z Luko Koper uspeli doseči količine, ki nam z vidika učinkovitosti in konkurenčnosti cen zagotavljajo ekonomijo obsega. Želimo si nadaljnje rasti, ki pa bo odvisna predvsem od tega, ali nam bo blagovne tokove soje, ki najpogosteje tradicionalno še vedno tečejo preko severnoevropskih luk, uspelo preusmeriti v Koper,« je povedal operativni direktor Nidere **Marcello Carlomagno**. Nidera preko Ravenne in Benetk pokriva predvsem italijanski trg, Koper pa je zanje vstopna točka na trge srednje in vzhodne Evrope. Po količinah je Koper trenutno na drugem mestu, glede na pričakovano rast pretovora pa bo morda že konec leta prevzel primat Ravenne, je prepričan Carlomagno.

Tekst in foto Mateja Dominko



Trenutni rekord največje pripeljane količine soje drži ladja Guotou z 72.000 tonami tega tovora. Letno sicer pretovorimo v povprečju okoli 560.000 ton soje, lani pa je bila rast izjemna, saj smo pretovorili več kot 600.000 ton.

Še nikoli jih nismo popravili toliko



Dobro uigrana ekipa z Avtoservisa in kontejnerskega terminala Luke Koper.

Mesec junij je bil za ekipo s kontejnerskega terminala in družbe Avtoservis, ki organizacijsko in operativno skrbi za popravilo kontejnerjev, izjemen. Pohvali se lahko z rekordno količino popravljenih kontejnerjev, ki je v juniju preseгла številko tisoč. Popravili so jih natančno 1.094 (2.023 TEU), od tega 752 navadnih in 342 frigo kontejnerjev. V primerjavi s številkami iz lanskega leta, ko so na mesec v povprečju popravili okrog 250 kontejnerjev, letošnja junijska količina pomeni kar 4-kratno povečanje.

Zaposleni s kontejnerskega terminala in Avtoservisa so

rekorden dosežek proslavili 1. julija pred popravilnico kontejnerjev. Pridružila sta se jim predsednik uprave **Dragomir Matić** in član uprave **Andraž Novak**. Čestitala sta jim za uspešno in predano delo ter jim zaželela še veliko skupnih uspehov v prihodnje. Vodja kontejnerskega terminala **Marko Babič** je ob tem dodal, da si lahko obetajo še večje številke, tako z izboljšavami, kakor tudi investicijami na depoju za prazne kontejnerje, kjer bodo pogoji za delo bistveno boljši od sedanjih.

Tekst in foto Tatjana Jazbec



Brez rezanje torte seveda ne gre: (z leve) Boštjan Kadunc iz Avtoservisa in Valter Babič s kontejnerskega terminala

Dobre ocene za Koper

Turisti, ki so križarili na ladjah Princess Cruises, Holland America Line in Seabourn ladjarja Holland America Group, so Koper ocenili kot drugo najboljšo destinacijo v Sredozemlju. Prve so Benetke, Kopru pa sledijo Neapelj, Santorini, Split ...

Skupno oceno tvorijo povprečne ocene vseh izletov, ki se jih turisti udeležijo na destinaciji - pristanišču. Za posamezen izlet pa turisti ocenjujejo njegov celoten potek od ladje do avtobusa, prevoz, vodenje, strukturo potnikov, turistični kraj idr. Ena od ocen pa je tudi primerjava turistovih pričakovanj pred in dejansko zadovoljstvo po izletu.

Turisti so najbolje ocenili izlet v Ljubljano in na Bled. Morda čudi podatek, da ladjar na seznamu turističnih izletov navaja kot izhodiščno točko - pristanišče Ljubljana (Koper). To počne iz prepričanja, da je Ljubljana v tujini bolj prepoznavna kot Koper, zato s takim načinom lažje prodaja svoje produkte. Na isti način prodajajo v Italiji Rim (luka Civitavecchia) in Firenze (luka Livorno).

Rezultate ankete o zadovoljstvu turistov je razkril predstavnik ladjarja

Tour Performance - Ratings

Port	Tour	Rating	#Response
Ljubljana (Koper)	Postojna Cave	95.92	28
Ljubljana (Koper)	Lake Bled	95.45	69
Naples	Pompeii & Amalfi Coastal Cruise	94.82	447
Kusadasi	Best of Ephesus	94.75	746
Naples	Sorrento & Amalfi Coast	94.28	604
Kusadasi	Ephesus, Sirince & Home Visit	94.21	121
Venice	St Marks After Hours	93.89	187
Athens	Acropolis, Plaka & Folkloric Show	93.17	232
Katakolon	Olympia & Archaeological Museum	91.77	165
Santorini	Cruise & Hike to Santorini Volcano	90.26	22
Kusadasi	Ephesus	89.78	1044
Venice	Doge's Palace & Gondola Ride	88.73	928
Rome (Civi)	St. Peter's, Sistine Chapel, Trevi Fountain	88.54	929
Athens	Best of Athens	88.16	1547
Santorini	Ancient Akrotiri & Santorini Island	88.05	98
Dubrovnik	Best of Dubrovnik & Cavtat	87.40	862
Istanbul	Best of Istanbul	85.21	651



Ocena izleta (Tour Performance Ratings)

Holland America Group na junijski generalni skupščini združenja MedCruise v Zadru, kjer je bil tudi vodja

potniškega terminala v Kopru **Bojan Babič**.

Tatjana Jazbec



Največja količina železove rude

14. junija smo na obali evropskega energetskega terminala privezali ladjo JULIJA N.

Pripravljala je 222.523 ton železove rude, kar je največja količina železove rude doslej. Blago je naročil naš dolgoletni avstrijski partner Voest Alpine.



Obisk z obeh strani Rižane

V minulih dneh smo v Luki Koper gostili predstavnike obeh občin, na območju katerih se razprostira pristanišče. Predsednik uprave **Dragomir Matić** in član uprave **Andraž Novak** sta jim predstavila razvojne projekte pristanišča, ki do leta 2020 predvidevajo investicije v pristaniško infrastrukturo in opremo v višini več kot 300 milijonov evrov. V Luki Koper namreč končujemo pripravo strateških dokumentov, ki jih bo družba sprejela do konca leta. Gre za petletni strateški načrt družbe Luka Koper in Skupine ter petletni načrt razvoja pristanišča, ki ga potrjuje vlada. Uresničevanje teh načrtov bo odvisno tudi od razumevanja in podpore lokalnih skupnosti. Z županom Mestne občine Koper **Borisom Popovičem** in direktorico občinske uprave **Sabino Mozetič** sta predstavnika uprave



Luke Koper razpravljala tudi o projektih za reševanje izzivov boljše prometne povezave pristanišča z zaledjem. Z županom Ankarana **Gregorjem Strmčnikom** pa so se bolj

dotaknili okoljevarstvenih vprašanj. Obe občini načeloma podpirata razvojne načrte Luke Koper, seveda v soglasju z interesi in potrebami lokalne skupnosti. Sogovorniki so se strinjali,

da je pozitiven pristop vseh strani k reševanju razvojnih izzivov koprškega pristanišča v interesu tako občin kot družbe.

Sebastjan Šik

Izredna seja sveta delavcev

Pred sicer odpovedano skupščino družbe Luka Koper, d.d., ki bi morala biti 8. julija, je Društvo malih delničarjev Slovenije vsem delničarjem Luke Koper poslalo vabilo na skupščino s spremnim dopisom, kjer so med drugim zapisali, da bo na seznamu pooblaščenec malih delničarjev tudi **Matjaž Stare**, delavski direktor Luke Koper (po funkciji tudi član uprave), ki je ob tem izrečno izjavil, da bo na skupščini deloval izključno v interesu delničarja in skladno z njihovimi navodili. Na pismo se je odzval svet delavcev Luke Koper, ki je na izredni seji 1. julija sprejel naslednji sklep: Svet delavcev se ne strinja z nastopom delavskega direktorja kot zastopnika interesov malih delničarjev na skupščini Luke Koper. V konkretnem primeru stališče delavskega direktorja ni usklajeno s svetom delavcev. Svet delavcev ugotavlja, da delavski direktor s tem dejanjem ne zastopa interesov zaposlenih. Delavski direktor je po seznanitvi s sklepom izjavil, da bo na skupščini vse prisotne obvestil o nestrinjanju sveta delavcev z njegovim zastopanjem interesov malih delničarjev ter da bo nastopal zgolj kot predstavnik malih delničarjev in ne kot delavski direktor.

Tudi strojevodje SŽ podpirajo drugi tir

Člani glavnega odbora Sindikata strojevodij Slovenskih železnic so 16. junija obiskali Luko Koper. Z gosti so se pogovarjali kolegi s področja operative in trženja ter predstavniki Sindikata žerjavistov. Glavna tema pogovorov sta bila seveda železniški promet in železniška infrastruktura v povezavi z luškimi pretovori. Udeleženci srečanja so bili enotni,

da je izgradnja drugega tira nujna, ne le zaradi zastarele infrastrukture, ampak tudi zaradi naraščajočega luškega pretovora. Obisk so zaključili z ogledom pristanišča. Mnogi od strojevodij so bili v luki prvič, čeprav vlakovne kompozicije do in iz pristanišče vozijo praktično vsak dan.

Mitja Dujc

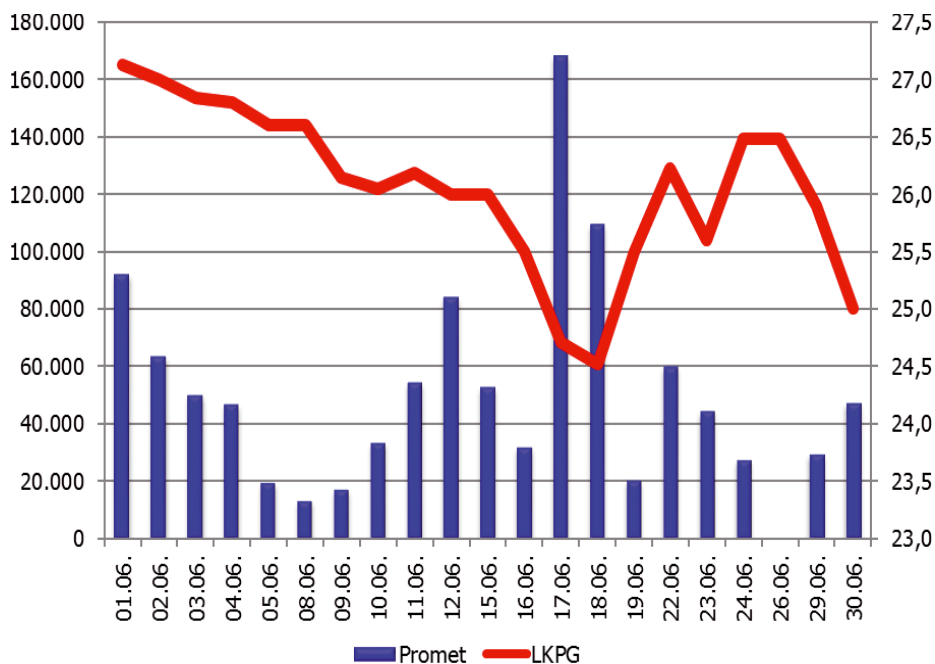


Delnica Luke Koper v juniju

V juniju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 26,06 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 24,52 in 27,13 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 334 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.063.322 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 41.103 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 27,48 evra, najnižji pa 24,51 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 4 odstotke vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2014 njena vrednost dvignila za 11 odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 378.700.000 EUR.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v juniju 2015

Portorož v Kopru

Po desetih letih je v slovensko morje ponovno vplula ladja slovenskega ladjarja Splošna Plovba, ladja Portorož. V koprskem pristanišču smo jo privezali 17. junija. Ladje slovenskega ladjarja opravljajo prevoze predvsem izven Jadranskega morja, zato je prihod ladje Portorož požel veliko zanimanja medijev in javnosti. V našem pristanišču se je ladja zadržala le kratek čas. Iz njenega skladišča smo

razložili 11.000 ton jeklene pločevine, pot je pa nato nadaljevala še v Benetke, Ravenno in Salerno.

V času njenega postanka v Kopru je ladjo obiskalo veliko ljudi. Poleg predstavnikov ladjarja tudi številni mediji in gosti. Dobrodošlico ob prvem prihodu v naše pristanišče sta kapitanu ladje in posadki zaželela tudi predsednik uprave Luke Koper **Dragomir Matić** in član uprave **Andraž Novak**.



Dragomir Matić, predsednik uprave Luke Koper, in Vitaly Ermolaev, kapitan ladje Portorož

Foto: Sebastijan Šik



Ladja Portorož je najsodobnejša ladja slovenskega ladjarja. Krstili so jo pred tremi leti in pol v kitajskem Nantongu, njena botra pa je bila Duška Žitko iz Pomorskega muzeja v Piranu. Ladja je dolga 190 metrov, široka 32 metrov, njen ugrez pa je 12,80 metra

Foto: Vladimir Stupar

Trendi povečevanja železniških prevozov rastejo

Področje operative je razdeljeno na operativno planiranje in notranji železniški transport. Slednji skrbi za pravilno in pravočasno dostavo in odstavo vagonov za potrebe Luke Koper.

Notranji železniški transport (NŽT) ima 36 zaposlenih, ki izvajajo ranžiranje vagonov na industrijskih tirih luke in na tirih javne železniške infrastrukture, konkretno na železniški postaji Koper tovorna. Poleg ranžiranja, dovoza in odvoza vagonov NŽT sodeluje tudi pri nakladanju in razkladanju vagonov za vse profitne centre (PC).

NŽT ima štiri dvopotna vozila in tri lokomotive, katere imajo dovoljenja za vožnjo na javni železniški infrastrukturi

postaje Koper tovorna. V mesecu decembru 2015 bomo dobili še eno dvopotno vozilo Zwiehoff RR24. S to pridobitvijo bomo servis za PC dodatno izboljšali.

Dnevno se prilagajajo potrebam PC, za kar je potrebno sprotno usklajevanje in razporejanje ljudi ter opreme. Če jih potrebujejo Slovenske železnice, tudi njim pomagajo pri dovozu in odvozu vlakov iz luke, se trudijo zmanjšati čakanje delovne sile in



Vodji izmene Jože Pegan in Marjan Mahne (zadaj od leve) in vodja operative notranjega železniškega transporta Milanko Drlič

Foto: Sonja Kranjec



NŽT ima dve lokomotive in štiri dvopotna vozila (eno je na sliki), decembra bodo dobili še peto

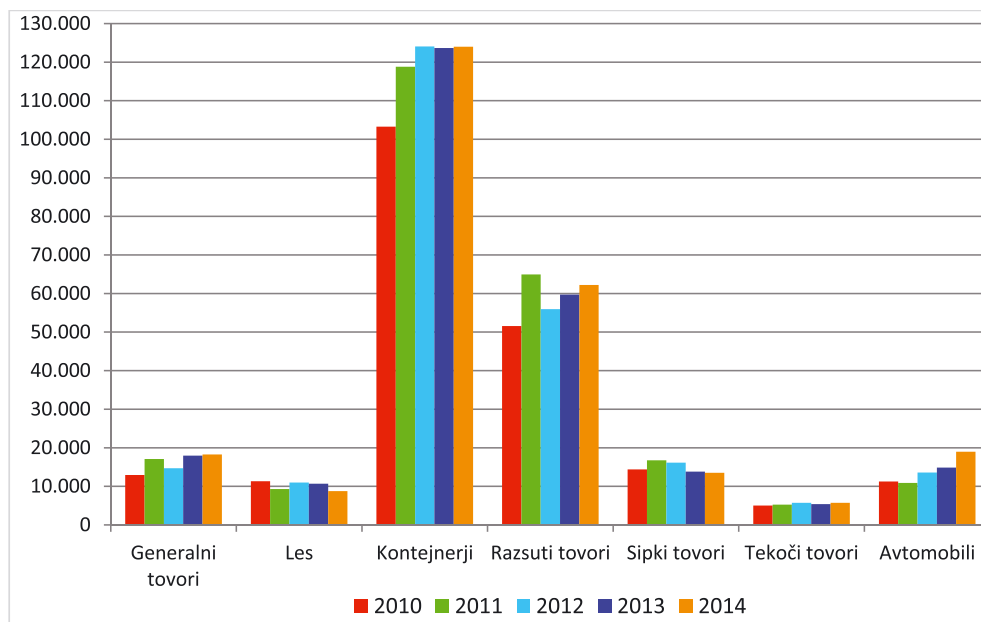
Foto: Sonja Kranjec

dosegati čim boljši izkoristek časa v PC.

Luka je lani vzpostavila svoj sistem varnega upravljanja v

železniškem prometu tako, da je pridobila varnostno spričevalo del A za pet let in del B za dve leti. Naj pojasnimo, spričevalo del A mora imeti vsak prevoznik, da lahko izvaja prevoze v državah EU. Del B pa je spričevalo, ki ga mora prevoznik pridobiti za prevoze v svoji državi. V skladu z direktivo 2004/49/ES Luka kot prevoznik v železniškem prometu dokazuje, da je vzpostavila svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolnjuje vse zakonodajne zahteve iz EU in nacionalnih predpisov.

Pooblaščen osebni nosilca sistema varnega upravljanja je vodja operative NŽT **Milanko Drlič**. »Spričevalo je lažje pridobiti kot ga obdržati. Brez razumevanja in podpore vodje področja operative **Boštjana Brleka** pa vsega tega ne bi mogli narediti.«



Največ vagonov, ki prihajajo in odhajajo iz pristanišča, je naloženih s kontejnerji

Milanko nam razloži, da je nedavno prišlo do liberalizacije železniškega prometa. »Zdaj imamo tri prevoznike, poleg Slovenskih železnic še RCA in Adria Transport, ki zelo dobro sodelujejo z Luko. NŽT za vse te prevoznike po naročilu dovažajo in odvažajo vlake v in iz luškega območja, pa vse do območja javne železniške infrastrukture.«

Ravno v dnevi, ko smo obiskali sodelavce v NŽT, je prispela novica, da EU ni odobrila sredstev za izgradnjo drugega tira. Milanko: »Sporočilo, da drugega tira ne bo, je hladen tuš tako za Luko, kot tudi za vse prevoznike v železniškem prometu. Sedanja zmogljivost proge Koper – Divača je brez modernizacije naslednja: prevozna zmogljivost je 9,2 milijona ton na leto, prepustna zmogljivost pa 72 vlakov na dan. Po modernizaciji bo prevozna zmogljivost 14,2 milijona ton letno in prepustna zmogljivost 82 vlakov dnevno, vsaj tako zagotavljajo odgovorni. Kljub povečanju zmogljivosti za 10 vlakov na dan, ostaja tu ozko grlo, ki bi ga rešila le nova proga (ali drugi tir ali alternativna pot). Koristne dolžine tirov drugih postaj na progi ostajajo po modernizaciji nespremenjene in ne omogočajo sprejema daljših vlakov.

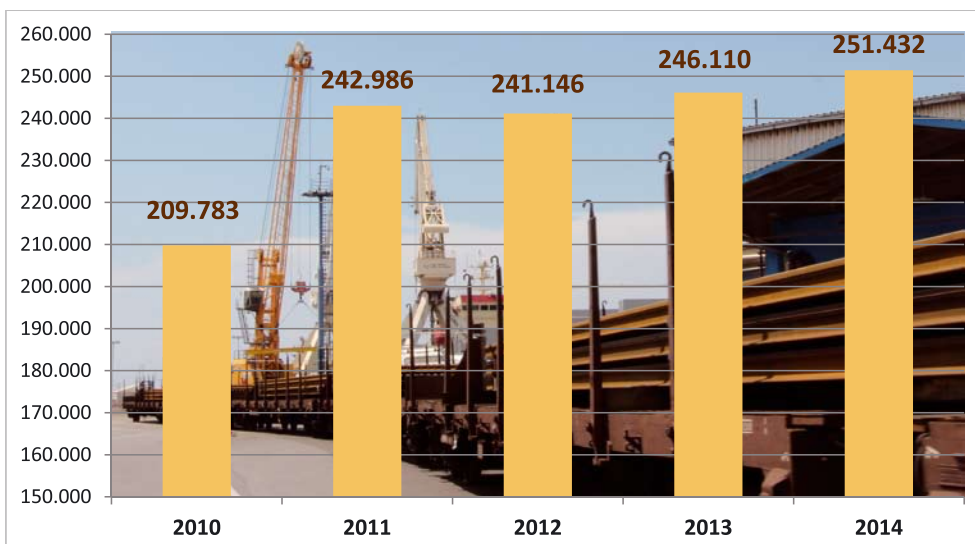
V zadnjih letih se je močno spremenila struktura sestave vlakov v luki tako, da je okoli 85 odstotkov »maršutnih« vlakov. Gre za redne vlake, ki na vagonih vozijo isto vrsto blaga, bodisi premoga, kontejnerjev, sipkih tovorov



Ekipe železničarjev v operativi z vodjem (na sliki od leve) Milanko Drličič, Milijan Topič, Sebastjan Franca, Boštjan Brlek, Marko Zadnik, Zoran Ugrenovič, Dejan Malič in Marko Kleva
Foto: Sonja Kranjec



NŽT ima tri lokomotive, s katerimi izvajajo železniške operacije v pristanišču in na javni železniški infrastrukturi
Foto: Mateja Dominko



Količina vagonov, ki jih v Luki Koper naložimo in razložimo, se iz leta v leto povečuje

itd. Težki so od 1.400 do 1.700 ton, zato je njihove premike nemogoče izvesti brez sodelovanja NŽT. Sicer pa je ekipa NŽT ostala ista, čeprav se je od leta 2010 do zdaj število vagonov povečalo za 50.000. Brez dobrega timskega dela in sodelovanja vseh zaposlenih, od vodij izmen, dispečerjev, voznikov ter vodij premika, tega dela ne bi mogli opraviti. Zatorej tudi ob tej priložnosti pohvala za ves vložen trud vsem sodelavcem iz NŽT.

Sonja Kranjec

Z grozdem spodbudili rast prometa

Vzponi in padci so del vsakega življenjskega ciklusa. Po rekordnih letih 2011 in 2012 s skoraj 11.000 kontejnerji je promet na terminalu za sadje padal, predvsem zaradi hitreje odpreme blaga do prejemnika in manj povpraševanja po skladiščenju, tako da je še nekaj prostih skladiščnih kapacitet. Sodelavci na terminalu vztrajno iščejo nove priložnosti, plod tega je bil rekorden pretovor grozđa iz Egipta v juniju, kar je pripomoglo k zaustavitvi trenda upadanja prometa.

AKTIVNI NA SEJMIH IN KONFERENCAH

Tudi terminal za sadje je v svojem delovanju imel vzpone in padce. Zadnji vrhunec je doživel v letih 2011 in 2012, ko so pretovorili čez 9.000 kontejnerjev samo iz Izraela, večinoma paprike, nam pove **Milena Slobko Jerman** s področja trženja, ki že vrsto let aktivno trži ta terminal: »Do takrat je povpraševanje rastlo, širili smo kapacitete in delali na robu zmogljivosti z velikimi operativno-tehničnimi izzivi iz tedna v teden, da smo lahko ob špicah s precej manjšimi skladiščnimi površinami kot danes s tudi več kot 400 x 40' frigo kontejnerji na teden pretovarjali skladno z zahtevami strank. Potem se je obrnilo, Izrael se je preusmeril na Rusijo na račun zmanjšane izvoza v Evropo, kjer se je predvsem na papriki močno okrepila Španija. Lani smo pričeli z večjim izvozom poljskih jabolk za Egipt, Dubai in Alžirijo.

Radi bi pridobili tudi izvoz teh jabolk za Indijo namesto preko severnoevropskih pristanišč.

Poleg iskanja novih priložnosti in novih trgov, iščemo alternativne tovore, ki potrebujejo kondicionirana skladišča, kot so npr. farmacevtski izdelki (imamo nekaj tega tovora iz Izraela za Moskvo), letno obnavljamo certifikacijo za eko proizvode in veliko delamo tudi na prepoznavnosti terminala. Pomembni so obiski sejmov, trudimo pa se še na drugačen način, npr. z objavami člankov v strokovnih revijah, kot je bil pred kratkim v reviji Fresh Logistics, in s pošiljanjem obvestil potencialnim kupcem o novih ladijskih povezavah ter dogajanju v prihodu blaga preko terminala sadje. Negovanje stikov s kupci, tako z že obstoječimi kot novimi, je izjemno pomembno, saj je logistična pot preko Kopra le ena izmed poti v njihovi



Praznjenje prispelih kontejnerjev in odprema s kamioni Foto Mateja Clarici

Fresh Southern Gateway

Directly connected with the Far East by three container lines, the Port of Koper is particularly welcome for shippers looking for the shortest transit time possible.

lying in the Northern Adriatic Sea, where the Mediterranean sea most deeply penetrates into the European continent, is the bustling Port of Koper also referred to as Luka Koper. The port represents the shortest link from the Far East via Suez to Central and South-Eastern European markets, with excellent road and railway connections, and with a sea distance that is about 2000 Nm shorter compared to other north-european ports. The port's hinterland covers a vast area with a high economic potential and rapidly developing economies. The most important European business centers are less than a day away from Koper. This is why in addition to Slovenia, the major inland markets of Port of Koper are Austria, Italy, Hungary, the Czech Republic, Slovakia, Bavaria (Germany) and Poland. All terminals at the Port of Koper are operated by a public company, Luka Koper d.d., in accordance with the 35-year concession agreement si-



The main imports of the fruit terminal are fruits & vegetables from Israel and Egypt like grapes and bananas.

gned in 2008. In conjunction with its subsidiaries, it supplements the port activities and enriches the services provided by the Koper business and logistics centre. The geographical po-

sition is not the only advantage of the port. It is a modern, well organized and well equipped multipurpose port. It is operative day and night, all year long. The port is the Border Inspection Post



Kontrola kvalitete prispelega grozđa

Foto Mateja Dominko



Drugi o nas: izsek objave v reviji Fresh Logistics

oskrbi. Udeležujemo se konferenc, nazadnje smo bili celo eden izmed sponzorjev na konferenci v Indiji, da smo lahko imeli svojo prezentacijo in udeležencem posredovali informacije o linijah za uvoznike v EU.

PRVA LUKA ZA GROZDJE IZ EGIPTA

Trudimo se okoli ladjarjev, zadnje čase smo bili posebej aktivni v Egiptu, kjer smo organizirali luški dan pred sezono grozdja takoj po napovedi izboljšanih ladijskih povezav. Z ustrezno in pravočasno promocijo, izboljšanjem ladijskih povezav ter dobrim celotnim servisom smo postali prva luka s cca tretjinskim deležem izvoza egiptovskega grozdja in smo pred doslej vodilno Ravenno. Uspeli smo pretovoriti nad 1.000 40'fitnih kontejnerjev oz. skoraj 300 kontejnerjev več kot v doslej rekordnem letu 2012. Pozneje se je promet namreč prepolovil zaradi neustrezne ladijske povezave, zdaj pa se je ponovno povečal zaradi treh ladijskih prihodov na teden. V špici sezone sredi junija smo imeli v samo dveh dneh 300 kontejnerjev v prihodu z dvema ladjama in dnevno po 90 kamionov odpreme. Vse je potekalo v direktni manipulaciji prispelega grozdja pri + 2°C, pazljivo in hitro preko skladišča, torej praznjenje kontejnerjev in odprema kamionov takoj zatem istega dne. Več odpreme kot doslej smo imeli za Skandinavijo oz. Norveško, Dansko, pa tudi za Irsko in Anglijo.

Pri tem velja pohvaliti operativo, kjer hitijo z odpremo in se povsem prilagodijo zahtevam strank glede na prihod ladje,« Milena pohvali ekipo na terminalu.

Vedno znova se tako potrjuje dejstvo, da je potrebno vložiti veliko dela, da tovor dobimo in ohranjamo. V ta napor pa mora biti vključen vsak »del« v Luki, od delovodij, vodij izmen in drugih členov v logistični verigi, tj. špediterjev in prevoznikov ter inšpekcije in carine.

Sonja Kranjec

Informatizirali smo nadzor nad parametri na frigo kontejnerjih

Na kontejnerskem terminalu imamo 340 električnih priključkov za frigo kontejnerje. Zaradi ohranjanja kakovosti blaga, hlajene kontejnerje pregledujemo dvakrat dnevno. Pri tem popišemo temperaturo ter na osnovi parametrov ugotavljamo morebitne napake na hladilnih sistemih.

Še nedavno tega, smo preglede opravljali tako, da smo iz glavnega sistema za vodenje terminala (TOS Tideworks) izvozili spisek zabojnikov z vsemi potrebnimi informacijami za popis (pozicija zabojnika, nastavljena temperatura, ipd.), ga natisnili ter na terenu ročno popisali stanje.

V želji, da bi proces dela na terenu pospešili in poenostavili ter ob tem uporabljali najsodobnejšo tehnologijo smo na osnovi podrobne analize pripravili idejno rešitev ter s pomočjo evropskih sredstev iz projekta B2MOS (program

TEN-T) vzpostavili pilotno informacijsko rešitev za popisovanje temperatur frigo zabojnikov in jih tudi uspešno testirali.

Informacijska rešitev »Reefer KT« temelji na dveh glavnih komponentah, in sicer na spletni in mobilni aplikaciji. Na terenu popisovalci uporabljajo mobilno aplikacijo, s katero dostopajo do spiska zabojnikov ter izvedejo popis. Pridobljeni podatki se nato prenesejo v centralno podatkovno bazo, kjer je celotna zgodovina popisa posameznega kontejnerja. Poleg funkcionalnosti popisovanja, spletni vmesnik



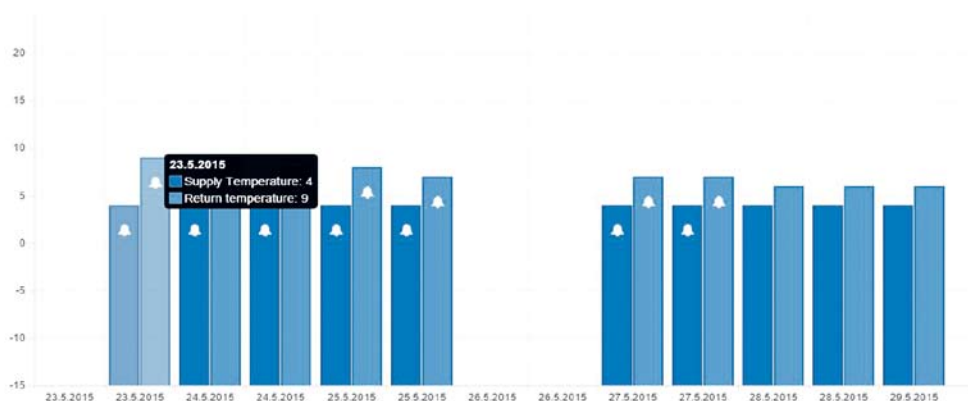
Ikona aplikacije »Reefer KT«

omogoča tudi pregled statističnih podatkov, kot so število obiskov (vhod/izhod), število zaznanih napak, število opravljenih meritev, ipd. ter izvoz poročil za špediterje oz. agente. Informacijsko rešitev je izdelalo podjetje Invoid, d.o.o..

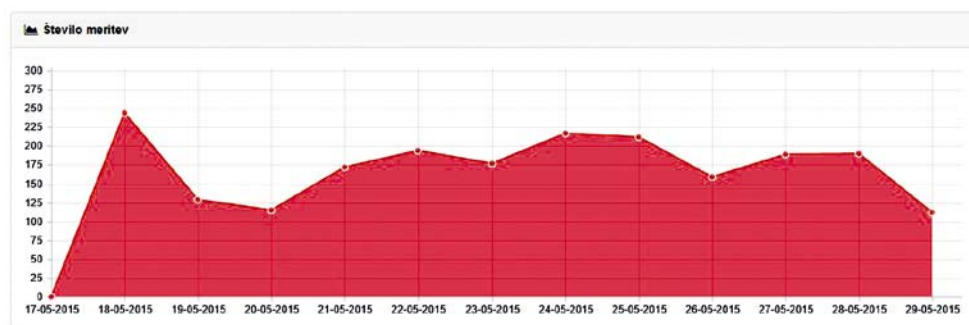
Aleš Horvat

MSWU9021398 MAE

Position	B3048G1
Arrival date	23.5.2015 - 07:24:30
Departure date	n/a
Depart by	DPRS 55969
Set temp	4.0



Zgodovina popisa posameznega kontejnerja



Število popisanih kontejnerjev na vsak posamezni dan

Kontejnerske investicije

Strateška odločitev Luke Koper je, da bomo na področju naložb dali prednost investicijam v kontejnerske kapacitete. Nekatere smo že izvedli v preteklosti, aktivni smo v tem letu, številne naložbe pa so še v fazi projektiranja in pridobivanja dovoljenj.

Trenutno pospešeno urejamo površino za prazne kontejnerje ter gradimo parkirišče in ostalo infrastrukturo za kontejnersko mehanizacijo. 7. julija smo pričeli s poglobljanjem morja ob kontejnerski obali na – 15 metrov (o tem pišemo na 2. strani), v kratkem pa naš čaka še izgradnja dodatnega železniškega tira do skladišča polnih kontejnerjev na prvem pomolu.

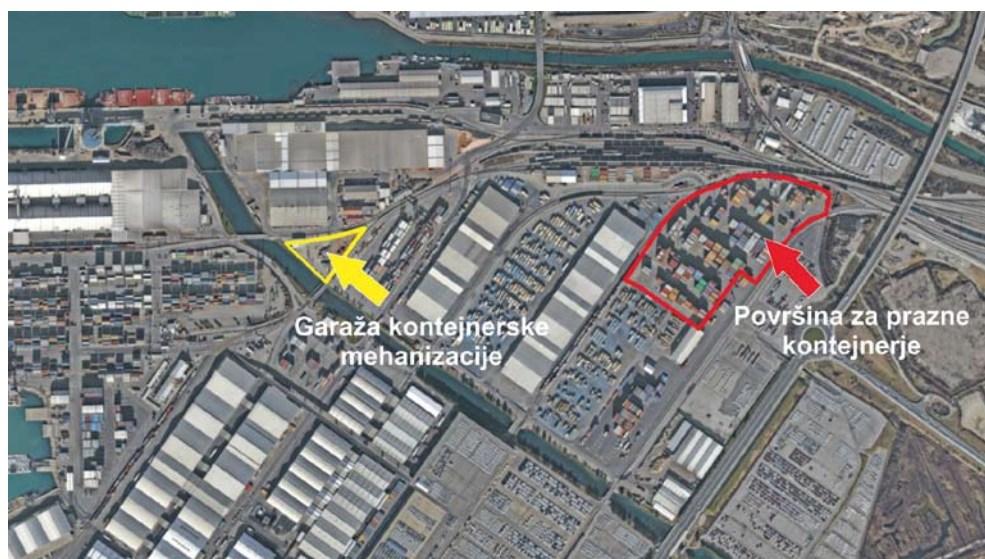
K urejanju 42.000 m² velike površine (na skici obkroženo rdeče) smo pristopili zaradi dotrajanosti, površina pa

utrtili in asfaltirali ter poskrbeli za vodovodno omrežje, odvodnjavanje in talno signalizacijo. Po zaključenih delih bomo na urejeni površini lahko skladiščili 7 kontejnerjev v višino. S tem pa aktivnosti na področju praznih kontejnerjev še ni konec.

V fazi izdelave je že dokumentacija za dokončno ureditev skladišča praznih kontejnerjev, ki vključuje ureditev še dodatnih skladiščnih površin, izgradnjo popravilnice kontejnerjev, novega železniškega tira



Gradbena dela na skladišču praznih kontejnerjev so v polnem teku



tudi ni bila ustrezna za skladiščenje težjih tovorov. V okviru investicije bomo površino dvignili, izravnali,

z manipulativno površino, prostora za pregled frigo kontejnerjev in pralnice za kontejnerje.

Kontejnersko mehanizacijo danes parkiramo na območju, kjer je predvideno podaljšanje skladiščnih blokov za polne kontejnerje. Za nadomestno lokacijo smo izbrali površino ob prelivu, kjer že potekajo gradbena dela.

Naložba zajema ureditev površine, odvodnjavanja, izvedbo meteorne in fekalne kanalizacije, prenos obstoječih premičnih objektov na novo lokacijo, ureditev delavnice za preventivno vzdrževanje mehanizacije ter namestitve dodatnih bivalnih kontejnerjev za osebje garaže.

Tekst in foto
Tatjana Jazbec



Lokacijo kontejnerske mehanizacije premikamo na območje ob prelivu

Staro kot novo

Dvigalo z oznako OD 1 smo kupili daljnjega leta 1968. Zahvaljujoč številnim prenovam in popravilom v preteklosti, dvigalo še danes dobro služi svojemu namenu. Zadnje večje delo smo na njemu opravili v preteklih mesecih, ko smo poleg obnove pogonov dvigala poskrbeli še za streho, stene in podest strojnice, ki jih je že dodobra načel zob časa in vpliv soli. Sledila je antikorozijska zaščita na strojnici in »nogah« dvigala, barvanje in lepljenje prepoznavnih znakov Luke Koper.



Zanimivo potovanje velikega mobilnega dvigala

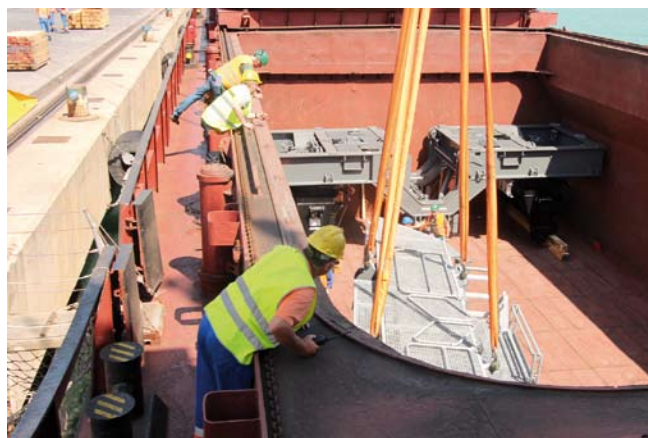
Ob robu poletja je v naše pristanišče kot izredni tovor prispelo kar 143 različnih delov velikega mobilnega dvigala. Vsi deli so skupaj tehtali nekaj manj kot 2.000 ton, dva kosa pa sta tehtala po 76 ton. Dele ene zanimivejših luških pošiljk je z različnih lokacij, največ iz Nemčije, pripeljalo specializirano podjetje za

izredne prevoze Ploj iz Maribora. Da je med proizvajalcem Liebherr, njegovim hišnim špediterjem, prevoznikom, Luko, agentom, ladjarjem in drugimi sodelujočimi vse teklo kot je potrebno, je skrbela in usklajevala družba BASE. Dele dvigala smo v Luki Koper naložili na ladjo, ki je namenjena plovbi po

rečnih kanalih, kar ne preseneča, saj se bo ta izredni tovor preko Črnega morja peljal po Azovskem morju, zatem pa po kanalu Volga-Don do Kaspijskega morja. Cilj 20-dnevne plovbe je ladjedelnica v Bakuju, kjer bo dvigalo, ko bo sestavljeno, naenkrat lahko dvignilo tudi preko 1.000 ton.



Bojan Ploj s sodelavcem Brankom Pulkom: »V našem podjetju smo specializirani. S floto preko 30 vozil za izredne prevoze po cesti lahko peljemo projektni tovor po vsej Evropi.«



Za izredni tovor tudi izredna ekipa: tudi tokrat so se izkazali sodelavci na generalnih tovorih



Do končnega cilja po zanimivi poti - po Jadranu in Sredozemskem morju, čez Črno in Azovsko morje, po rečnem kanalu Volga-Don preko Rostova na Volgograd in nato Astrahan, do Kaspijskega morja in Bakuja v Azerbajdžanu.



Našo ekipo so ves čas budno spremljali pošiljatelj in nadrejeni



BASE d.o.o. je kot edino podjetje iz Slovenije član GPLN, specializiranega mednarodnega združenja za projektne tovore

Skupina Liebherr je 66 let staro družinsko podjetje, ki danes zaposluje preko 39.000 ljudi po vsem svetu in ima 8.823 milijonov evrov letne realizacije. Ukvarjajo se s proizvodnjo različne mehanizacije, dvigal, komponent, strojev, transportnih in letalskih sistemov, hišnih aparatov idr. Marsikdo od nas pozna Liebherrjev hladilnik. Sodelavci, ki delajo v operativi, pa vedo, da imamo v Luki tudi Liebherrjeva dvigala.

Suzana Zornada-Vrabec

Foto: Tatjana Jazbec

Majhen, a zdrav kolektiv dela kot tim

Odvisna družba Luka Koper INPO, ki je v 100-odstotni lasti matične družbe, je pretekli teden podpisala novo pogodbo za nadaljevanje poglobljanja vplovnega kanala v pristanišče. Vendar to ni bil edini razlog za naš obisk, želeli smo izvedeti tudi za njihove aktivnosti na drugih področjih.

Družba Luka Koper INPO je bila ustanovljena kot invalidsko podjetje, da bi zaposlovala delovne invalide, najprej samo iz Luke, nato tudi od drugod. Z leti se je njena dejavnost razširila na razna področja in tako je sedaj organizirana v štiri enote: enoto vzdrževanja, komunalno, maritimno in proizvodno-storitveno enoto, znotraj katere sta organizirani tudi dejavnost tehtanja in kamionski terminal. Njen direktor je že vrsto let **Mirko Pavšič**, ki je bil tudi naš sogovornik ob našem obisku.

Da bi zadržali status invalidskega podjetja, ki je med drugim upravičeno do državne pomoči, mora INPO zaposlovati najmanj 40 odstotkov invalidov med vsemi zaposlenimi, če pa jih zaposluje več kot polovico, je državna pomoč bistveno višja, nam razloži Pavšič: »Zato si seveda prizadevam, da bi bil delež višji. Res pa je, da v zadnjih osmih letih nismo pridobili nobene nove dejavnosti, ki bi nam omogočala nove zaposlitve invalidov. Poleg tega v invalidski delavnici zaradi



6. julija sta direktor Uprave za pomorstvo RS (na sliki desno) in direktor Luka Koper INPO Mirko Pavšič podpisala pogodbo o poglobitvi vplovnega kanala od -14,7 na -15 metrov

ekonomskih razlogov nismo nadomeščali upokojitev, tako da se je število zaposlenih zmanjšalo. Če nas je bilo še leta 2008 preko 240, nas je zdaj le še 160, zmanjšal pa se je tudi delež invalidov z 68 na 53 odstotkov.«

INVALIDSKE DELAVNICE NI VEČ

Proizvodno-storitvena enota je več let temeljila na

invalidski delavnici, v kateri so zaposleni za zunanje kupce, zadnja leta predvsem za Lamo d.d., sestavljali razne izdelke. Pavšič: »Te dejavnosti danes ni več, delavnico smo lani zaprli. Enota ima zdaj 13 zaposlenih, od tega je 12 invalidov. Preimenovali smo jo v enoto za čiščenje in urejanje površin. V njej so namreč le še zaposleni, ki skrbijo za košnjo travnatih površin in

čiščenje nekaterih odprtih skladišč.«

ZA AVTOBUS SKRBI INPO

V isti proizvodno storitveni enoti je po novem od 1. januarja letos organiziran tudi avtobusni prevoz. Pavšič: »Od Luke smo odkupili avtobus in pre zaposlili voznika. V tem primeru je zdaj Luka Koper naš naročnik, področje operative je še naprej zadolženo za določanje voznega reda avtobusa in skrbi za notranje prevoze, mi pa to dejavnost le izvajamo. Za nas je to bila sprememba, uporabniki avtobusa pa tega sploh niso opazili.«

NA TEHTNICI IN NA KAMIONSKEM TERMINALU »BREZ SPREMEMB«

Lani so prevzeli v upravljanje novo tirno tehtnico na tiru 41 c, ki pelje na evropski energetski terminal. Število tehtarjev je ostalo isto, upravljajo jo namreč iz pisarne tirne tehtnice na tiru 11 blizu upravne stavbe INPA. Vsi vagoni s premogom in železovo rudo grejo zdaj na tehtanje na novo tehtnico,



»Podbijalka« na delu - lani nabavljen nov stroj za višinsko in smerno regulacijo železniških tirov

sipki tovari pa še naprej na obstoječo. S tem so odpravili tveganje zastojev, do katerih bi lahko prišlo v primeru večje okvare dotlej edine železniške tehnične, bistveno pa so se zmanjšali tudi stroški in čas notranjih premikov, potrebnih za stehtanje železniških voz.

Kamionski terminal, kjer parkirajo kamione za čas, ko morajo vozniki urediti zahtevano dokumentacijo za vstop v pristanišče, ima 180 parkirnih mest. Z vse gostejšim prometom se povečuje tako problem zadostne zmogljivosti kot tudi zadovoljive pretočnosti terminala, poudari Pavšič: »Število parkirnih prostorov je namreč ostalo isto, promet pa se je bistveno povečal. Leta 2001 je znašal skupaj 97.000 kamionov, lani že 232.000. Zadnjih pet let sicer število kamionov narašča nekoliko počasneje, bistveno bolj pa narašča število kamionov, ki gredo prek terminala in so namenjeni v luko. Od leta 2010, ko jih je bilo 144.000, jih je zdaj že preko 224.000, torej se je njihovo število v petih letih povečalo za več kot polovico. Doslej smo uvedli celo vrsto ukrepov; pred časom smo uvedli predplačniški sistem, lani smo investirali v nov, dodatni vhod in podvojitev izhodov, s čimer smo

pretočnost skoraj podvojili, a problem s pretočnostjo v konicah prometa ostaja in bo dokončno rešen šele, ko bo zgrajen nov kamionski terminal na Serminu.«

BAGER GRE V PRODAJO, DEJAVNOST BAGRANJA PA OSTAJA

INPO je od leta 2012 do lani poglobljajal vplovni kanal v prvi bazen. Najprej na - 14 metrov, nato na - 15 metrov. Lani so izkopali približno 143.000 m³ materiala in prišli do globine 14,7 metra, vendar so morali dela predčasno končati zaradi nezadostnih kapacitet v kaseti za odlaganje mulja. V naslednjih dneh bodo nadaljevali s poglobljanjem. Pavšič: »INPO nastopa kot glavni izvajalec, večino del pa bodo opravili podizvajalci. Poglobljanje bo izvajalo italijansko podjetje, tehnologija poglobljanja pa bo drugačna, ker ne bo bagranja. Odkopani material, pobrati bodo morali 14.000 m³ materiala, tako ne bo potoval po cevovodu kot pri bagranju, temveč ga bodo odvažali s kamioni v kaseto, ki je na območju bodočega kamionskega terminala.

Drugačna pa je zgodba z našim bagrom, ki ga prodajamo. Bager Martin Krpan ima častitljivih 45 let,

leta 2010 je bil generalno obnovljen, letos maja pa mu je poteklo dovoljenje od Lloydja. Glede na to, da smo ocenili, da novih del zanj na območju pristanišča vsaj v naslednjih nekaj letih ne bo, Luka Koper pa tudi ni dala nobenih zahtev za nova dela, ponovni remont, prejšnji je stal 800.000 evrov, ni ekonomsko smotrno. Kovinske cevi smo prodali, plavajoče pa pospravili in s 1. julijem večino posadke prerazporedili na druga dela. Tako da je zgodba s Krpanom zaključena, dejavnost bagranja pa ne.

V maritimno enoto sodi tudi privezovanje ladij. Pavšič: »Že vse od leta 2006 opažamo trend upadanje privezovanja, saj prihajajo vse večje ladje, zato jih je manj. Takrat smo imeli 2337 privezov in prav toliko odvezov, lani pa le še 1879. V osmih letih torej za petino manj. Veseli nas, da se je letos ta trend upadanja zaradi novih kontejnerskih linij končno ustavil.«

PRI VZDRŽEVANJU INFRASTRUKTURE SI OBETAJO VEČ DEL ZA MATIČNO DRUŽBO

Ena večjih naložb zadnjih let za to družbo je bila nabava nove »podbijalke«. Gre za stroj, ki se uporablja za višinsko in smerno regulacijo

železniških tirov. »Prej smo bili odvisni od Slovenskih železnic, zdaj pa sami že lepo delamo. Še več kot to, pridobili smo posel prek javnega naročila za izgradnjo tirov 21 a b c čez nov most za kontejnerski terminal. Pri tem bomo podizvajalci za Adriaing. S podbijalko delajo vzdrževalci prometne infrastrukture, ki so lani dobili tudi primernejše prostore. Preselili so se namreč v bivšo invalidsko delavnico,« je zadovoljen Pavšič.

Še bolj zadovoljen pa je lahko glede na novo tolmačenje pri pridobivanju del za matično družbo v luči javnih razpisov.

Pavšič: »Končno smo pridobili tolmačenje, ki je nam v prid. Namreč, za dela do določenega zneska lahko matična družba svoji odvisni družbi neposredno odda dela, ki so podvržena Zakonu o javnem naročanju. Zdaj upamo, da bodo oddaje del stekle prej in da bomo dobili več del. Vzdrževalci prometne infrastrukture so namreč popolnoma usposobljeni za tirno infrastrukturo, pa tudi vse druge enote lepo delajo. Da, dober tim smo,« zadovoljno zaključuje Pavšič.

Sonja Kranjec

Pristaniški oljčnik kot testno okolje za spremljanje oljčne muhe

V koprskem pristanišču raste več kot 200 oljčnih dreves, za katere skrbijo člani Društva oljkarjev slovenske Istre. Oljčnike na Primorskem zadnja leta pogosto napada škodljivec oljčna muha, zato so se raziskovalci z Univerze na Primorskem problema lotili na svoj način.

Raziskovalci z Inštituta za oljkarstvo (UP ZRS) so namreč pričeli spremljati pojav oljčne muhe »na daljavo« - posnetek lepljive vabe se enkrat dnevno ažurira, sliko pa pošlje na oddaljeni računalnik. Za testiranje naprave sta zaenkrat postavljeni dve leseni hiški – ena visi v oljčniku v koprskem pristanišču, druga



pa v oljčniku na Markovcu.

Na spletni strani (<http://taru.iam.upr.si/projects/muha/>) bo vsak dan objavljena tudi



osvežena slika lepljivih vab, ki se nahajajo v testnih hiškah.

V prihodnjih mesecih bodo raziskovalci testirali in izboljševali napravo za

spremljanje oljčne muhe, ki bo nato v pomoč oljkarjem pred zaščito plodov ob pojavu te uničujoče žuželke.

Mateja Dominko

Foto: Inštitut za oljkarstvo UP ZRS

Razvoj nacionalnih enotnih oken

V središču Rotunda je 24. junija potekal seminar Razvoj nacionalnih oken za pomorski promet v Evropski uniji, ki sta ga organizirali Uprava RS za pomorstvo (URSP) in Luka Koper v okviru evropskih projektov B2MOS in Anna. Seminar je bil namenjen deležnikom, ki delujejo v koprskem pristanišču.

Obveznost vzpostavitve nacionalnega enotnega okna na področju pomorskega prometa je EU naložila vsem državam članicam v letu 2010 z Direktivo št. 65. Ta pravi, da mora od 1. 6. 2015 dalje izmenjava podatkov med ladjo in državnimi organi potekati v elektronski obliki, in sicer izključno skozi eno točko. V praksi bi to pomenilo, da podatke o

prihodu ladje ladjarji najavljajo le enkrat. Rok, ki ga je določila Direktiva, se je že iztekel. Težave z vzpostavitvijo enotnega okna nimamo le mi, temveč večina evropskih držav. Kaj je nacionalno okno in kako poteka razvoj te platforme v Sloveniji, je na seminarju obrazložil **Miran Bordon** z URSP. Nemške izkušnje je predstavila **Phanthian Zuesongdham** iz Pristaniške uprave Hamburg, latvijske **Denis Bickovs** iz Obalne straže Latvije, hrvaške pa **Toni Maričević** iz Uprave za varnost plovbe. Seminar je zaključil **Mitja Žigante** iz družbe Actual IT s prikazom pilotne vzpostavitve povezave Luke Koper na nacionalno okno.



Predstavitvena gradiva seminarja so zainteresirani javnosti na razpolago na spletni strani URSP.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

EU bo sofinancirala kar tri luške projekte

Septembra 2014 je evropska Izvajalska agencija za inovacije in omrežja (INEA) objavila obsežen sklop razpisov CEF (Connecting Europe Facility - CEF) za sofinanciranje evropske transportne infrastrukture, na katerega je do 26. februarja letos prejela kar 700 projektnih predlogov, ki so jih v minulih mesecih ocenili zunanji in notranji ocenjevalci. 30. junija letos je objavila seznam 276 projektov, za katere meni, da izpolnjujejo pogoje razpisov, so kvalitetno pripravljene in dovolj zreli, da bodo skupno prejeli 13,1 milijarde evrov sofinanciranja. 10. julija bo Odbor za CEF uradno potrdil seznam izbranih projektov, z njihovimi upravičenci pa bo nato Evropska komisija podpisala pogodbe o sofinanciranju.

Med pozitivno ocenjenimi projekti so tudi trije projekti, v katerih sodeluje Luka Koper, d.d.

Gre za projekte NAPA4CORE, GAINN4MOS in Fresh Fruit Corridors.

Projekt **NAPA4CORE** smo v vlogi prijavitelja pripravili v sodelovanju s Pristaniška upravama Benetke in Trst z namenom povečanja zmogljivosti pristanišč severnega Jadrana. V našem primeru podpira razvoj kontejnerskega prometa s konkretnimi investicijami v javno infrastrukturo: novih priveznih mest pomola I, pripadajočih železniških tirov in neposredni vhod na bertoški vpadnici. Po oceni je vrednost naložbe 30 milijonov evrov, odobreno sofinanciranje za Luko Koper znaša tako 6 milijonov evrov, saj je najvišje možno sofinanciranje za gradbena dela v okviru tega razpisa 20 odstotkov.

GAINN4MOS, ki ga vodi Fundacion Valenciaport, vključuje številne partnerje z območja Sredozemlja in je usmerjen k implementaciji Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Med slovenskimi

partnerji sodeluje poleg nas tudi podjetje Istrabenz Plini, s katerim bomo preučevali možnost dobave utekočinjenega zemeljskega plina za potrebe pristaniških uporabnikov na kopenski in morski strani. Istrabenz Plini načrtuje med drugim vzpostavitev pilotnega projekta postavitve polnilnice za utekočinjen zemeljski plin za tovorna vozila na Serminu. Luka Koper bo izvedla aktivnosti v obsegu približno 300 tisoč evrov, kar pomeni 150 tisoč evrov sofinanciranja. Ker gre za študije in pilotne rešitve, je namreč stopnja sofinanciranja v tem primeru 50-odstotna.

Projekt **Fresh Fruit Corridors** ima za cilj izboljšanje logističnih verig hitro pokvarljivega blaga v osrednjo Evropo s pomočjo inovativnih železniških rešitev preko treh sredozemskih pristanišč: Koper, Benetke, Marseille. Projekt vodi Luka Koper, v njem pa med slovenskimi partnerji sodelujeta tudi TPG in Adria Kombi. Projekt je strateškega pomena, saj so vanj poleg držav EU (Italije, Francije, Cipra) vključene tudi tretje države (Izrael, Egipt). Luka Koper bo izvedla aktivnosti v obsegu približno 730 tisoč evrov, kar pomeni 365 tisoč evrov sofinanciranja. Tudi v tem primeru bo namreč projekt deležen sofinanciranja v višini 50 odstotkov.

Luka Koper bo tako iz prvega razpisa CEF nove finančne perspektive 2014 – 2020 lahko pridobila sredstva v višini 6,5 milijona evrov.

Sklop razpisov, ki je bil objavljen septembra 2014, je vključeval tudi razpis za kohezijska sredstva v obliki t.i. kohezijskih ovojnic, namenjenih posamezni državi. Kohezijski sklad je finančni instrument, ki državam članicam pomaga zmanjševati ekonomska in socialna neskladja ter stabilizirati gospodarstvo. Do sredstev

Kohezijskega sklada so upravičene države članice EU, katerih bruto nacionalni dohodek na prebivalca znaša manj kot 90 odstotkov povprečja EU. Kohezijski sklad financira do 85 odstotkov upravičenih izdatkov projektov s področja okoljske in prometne infrastrukture. Slovenija je imela v okviru nacionalne ovojnice tako rezerviranih 159,8 milijonov evrov. INEA je pozitivno ocenila dva projekta, ki jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo, in sicer:

- izvlečni tir s tovorne postaje Koper s sofinanciranjem 20,56 milijona evrov (vrednost projekta 26,84 milijonov evrov in
- nadgradnja železniške povezave Poljčane - Slovenska Bistrica s sofinanciranjem 18,41 milijona evrov (vrednost projekta 46,96 milijona evrov).

Slovenija je na ta način iz svoje kohezijske ovojnice počrpala 39 milijonov evrov in ji tako ostaja še 120 milijonov za črpanje na naslednjem razpisu. Sredstva kohezijskih ovojnic morajo biti državam članicam razdeljena do konca leta 2016. V primeru, da države članice ne porabijo svojega dela, bodo preostala sredstva od leta 2017 dalje na voljo vsem kohezijskim državam.

Na odprtem razpisu CEF je Slovenija kandidirala tudi s celotnim projektom drugega tira med Divačo in Koprom (možno sofinanciranje do 40 odstotkov), a projekt ni bil odobren, saj je INEA ocenila, da je zrelost projekta šibka. Izpostavili so potrebo po pridobivanju gradbenih dovoljenj in izvedbo postopkov javnega naročanja, ki se še niso začeli. Zapisali so pa tudi, da v projektu ni zadostno obrazloženo, na kakšen način bodo zagotovljena finančna sredstva s pomočjo zasebnih sredstev.

Martina Gržančič

Nakladnica – 2. del

Nadaljujemo s prispevkom o nakladnici, ki je izjemno pomembna pomorska prevozna listina za vse udeležene v pomorskih prevozihih. V prvem delu smo spoznali njene lastnosti in osnove ravnanja z njo, v drugem delu predstavljamo vrste nakladnic.

Poznamo več vrst nakladnic:

- sprejeta za prevoz – received for shipment,
- podobna ji je pristaniška nakladnica – port B/L,
- vkrcano na ladjo – on board B/L,
- skupinska nakladnica – groupage B/L,
- direktna nakladnica – through B/L (posebno pri kontejnerjih),
- na njo je vezana servisna nakladnica – sevice B/L in
- elektronska nakladnica, ki se počasi uveljavlja predvsem pri kontejnerskih prevozihih, vendar še niso dorečeni vsi pogoji in odgovornost ter varnost.

Nakladnica, sprejeta za prevoz, se izdaja kot dokaz, da se bo tovor prepeljal z določeno ladjo ali v določenem času.

Ta nakladnica po vkrcanju tovora na ladjo postane »on board B/L«, ko se pri besedi on board doda datum vkrcanja na ladjo, podpis ladjarja, poveljnika ali agenta in vpiše ime ladje, na katero se je tovor vkrcal.

Tu moram povedati, da na žalost mnoge banke zahtevajo, da ima tudi normalna nakladnica 'vkrcano na ladjo' ali 'on board B/L' poleg besede on board tudi datum. To je narobe, ker že datum nakladnice pomeni datum vkrcanja na ladjo in ni potreben še datum poleg besedic 'on board'. S tem se zavaja, saj se predvideva, da je nakladnica bila izdana že kot 'received for shipment'. Banke počnejo še druge neumnosti. Tako, verjetno zaradi navedb v akreditivih, zahtevajo, da je pred imenom nakladnice, torej pred Bill of Lading napisano še Marine ali Ocean, kar je prav tako neumnost, saj se B/L uporabljajo samo v pomorskih prevozihih in nikjer drugje in je popolnoma dovolj že ime Bill of Lading.

Pristaniška nakladnica ima enak namen kot nakladnica, sprejeta za prevoz.

Najpogostejša je seveda nakladnica vkrcano na ladjo ali on board B/L.

Skupinska nakladnica se uporablja za zbirne pošiljke. To je nakladnica za več manjših pošiljk, ki so združene na eni nakladnici in praviloma zložene v enem kontejnerju. V takem primeru je vkrcavalec špediter ali agent v vkrcavalnem pristanišču, prejemnik pa špediter ali agent v namembnem pristanišču, ki nato predaja posamezne pošiljke posameznim prejemnikom, največkrat z delivery orderjem.

Direktna in servisna nakladnica se najpogosteje uporabljata v kontejnerskih

prevozihih, kjer matična ladja vkrcava kontejnerje v večjem pristanišču, kamor jih pripeljejo iz raznih manjših pristanišč dostavne ladje imenovane feeder.

Enako se lahko dogaja tudi pri izkrcanju, tako da matična ladja razloži v enem pristanišču kontejnerje za več manjših pristanišč, od tu pa zopet z manjšimi feeder ladjami razvažajo kontejnerje za razna pristanišča. Kot primer lahko navedemo na primer na Daljnem vzhodu Singapur, v katerega pripeljejo s feeder ladjami kontejnerje iz Kitajske, Vietnama, Filipinov itn., od tu jih velike matične ladje prepeljejo v Sredozemsko morje npr. na Malto ali v Pirej, od koder se s feeder ladjami prepeljejo v Benetke, Trst, Koper, Reko, Istanbul, Constantzo itn.

Direktna nakladnica pokriva celotno relacijo, medtem ko servisne nakladnice pokrivajo posamezen krak celotnega prevoza. Servisne nakladnice se sklicujejo na direktno nakladnico. Tovor se lahko preda samo po predočitvi direktne nakladnice.

O uvedbi elektronske nakladnice se je začelo razmišljati že leta 1978 s Hamburško konvencijo in dve leti kasneje s konvencijo ZN o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga. Sledilo je veliko število poskusov ureditve, kot na primer pravila ICC o elektronski izmenjavi podatkov, v sklopu ZN so leta 1996 sprejeli zakon o elektronski izmenjavi podatkov, tudi posamezne države so skušale urediti ta problem. Sama oblika elektronske nakladnice ni sporna, sporna pa je kot vrednostni papir in prenos kot tak. Obstaja namreč možnost poneverbe, kar je tudi izredno težko dokazati. Vprašljiv je predvsem podpis, ki je na papirnati lastnoročen. Poskuša se rešiti, če ni že rešen ta problem z raznimi ključi, kjer igra glavno vlogo izdajatelj - ladjar. Najpomembnejši pa je seveda vkrcavalec, ki prevzame od ladjarja dokazilo o vkrcanem tovoru, na osnovi katerega mora dobiti plačilo za vkrcano blago. Kot je meni znano, se v kontejnerskem prometu le počasi uveljavlja, mnogo lažje je, če ne gre za prodajo blaga z akreditivom.

Tovor se lahko preda le imetniku originalne nakladnice. To je lahko oseba, navedena v nakladnici, lahko je oseba, ki jo določi vkrcavalec, ali pa oseba, ki je navedena s pravilnim indosamentom, kar pomeni, da je oseba, navedena v nakladnici, izpisala v nakladnici novo osebo (indosatar), na katero

prenaša pravice, podpis prenosnika (indosanta) ter kraj in datum prenosa. Tak prenos se lahko izvrši tudi večkrat na isti nakladnici, vendar je izrednega pomena pravilen vrstni red prenosa. S prenosom nakladnice se prenese pravica do tovora. Pri to order nakladnici je indosant že vkrcavalec. To je potrebno upoštevati, saj on prenaša lastništvo na naslednjo osebo.

Po posamezni nakladnici se tovor lahko preda tudi več prejemnikom z nalogo za predajo (Delivery Order) po navodilih imetnika originalne nakladnice in ob njeni predaji.

Vkrcavalec dobi od ladjarja – njegovega agenta, na osnovi potrdila vtovora in plačane voznine ter možnih drugih stroškov in dodatkov, zahtevano število originalov nakladnice. Ob prevzemu tovora dobi prejemnik ob predaji indosirane originalne nakladnice in plačani voznini, če je plačljiva v namembnem pristanišču, od ladjarja – njegovega agenta, dokument 'brez zadržka', na osnovi katerega lahko prevzame tovor od poveljnika ladje, prekladalca ali skladiščnika.

Nakladnica mora vsebovati naslednje podatke:

- ime (firmo) in sedež ladjarja oz. prevoznika; v primeru, da je ladja v najemu, je kot prevoznik naveden najemnik/operater,
- ime ladje,
- podatke o vkrcavalcu,
- podatke o prejemniku ali 'po odredbi' ali 'na prinosnika',
- podatke o osebi, katero je potrebno obvestiti o prispetju,
- vkrcajno in izkrcajno pristanišče,
- vrsta tovora, označbe na tovoru in količina, ki je lahko izražena v kosih, teži ali volumnu,
- - določilo o plačilu voznine,
- - možni dodatni pogoji prevoza,
- število izdanih izvodov originalne nakladnice in
- kraj in datum vkrcanja oz. izdaje nakladnice.

Kot že omenjeno, se tovor predaja ob predložitvi originalne nakladnice. Če se predaja tovor osebi, navedeni v nakladnici (na ime ali z indosiranjem), zadostuje en izvod, če pa se predaja na prinosnika, se morajo predati vsi originali, navadno so izdani trije, torej se morajo predati vsi trije izvodi.

Zlatan Čok

(se nadaljuje v naslednji številki Luškega glasnika)

Bravo naši

Stran uredila Mateja Dominko



Za ekipo Luke Koper so tekmovali (stojijo zadaj z leve) Peter Sinčič, Mišo Jesenič, Ksenija Makovac, Elvis Čosič, Aleš Kramar, David Zorič Stepančič in Gašper Obid, (stojijo spredaj) Katarina Bembič, Katja Štercin Madruša in Andrej Krebelj. Na fotografiji manjka Katja Schiulaz.

Ekipo Luke Koper se je 27. junija udeležila kvalifikacijske tekme 6. Jadranskih iger Slovenije. Igre združujejo šport in zabavo in spodbujajo druženje med mesti in letos kar 12 državami. Dež in mraz nista ustavila naših sodelavcev v borbi za točke, odlično so se odrezali v disciplinah leteči vaterpolo, strelci, reševanje turistke, tekma sodov in košarka. V koprski ediciji je tekmovalo pet ekip, naši pa so bili odlični prvi. Polfinale Jadranskih iger bo v sredo, 26. avgusta v Kranju,

finale pa štiri dni kasneje spet v Kopru.

Končni vrstni red

1. Luka Koper (uvrstitev v polfinale), 2. Zdravstveni dom Koper, 3. Gasilska brigada Koper, 4. Javni zavod za šport in mladino Koper, 5. Smrkci.

Čestitke vsem! Za avgustovsko tekmo v Kranju pa izzivamo Športno društvo Luke Koper, da organizira prevoz: **Hej, luški in ostali prijatelji Luke Koper, zmoremo z navijači zapolniti en bus?**

Poslovna nogometna liga Koper se je letos odvijala prvič, namen je bil športno druženje večjih podjetij iz Obalno-kraške regije. Poleg Luke Koper je bilo med udeleženci tudi veliko naših strank.

Nogometaši so od aprila do junija brcali v Športnem parku Bonifika. Druženja so bila tudi dobrodelne narave, saj so organizatorji zbirali sredstva za Dnevni center za otroke in mladostnike Koper.

Naši fantje so se po poročanju poznavalcev odlično odrezali in bili suveren nasprotnik, na koncu pa so se uvrstili na peto mesto (razlika do četrtega mesta je bila le ena sama točka).

Končni vrstni red ekip

1. Zag Conti, 2. Banka Koper, 3. Casinos Portorose, 4. SGS Slovenija, **5. Luka Koper**, 6. T.P.G. Logistika, 7. Seven Refractories, 8. Intereuropa, 9. Actual I.T., 10. Gold Club, 11. MAGLE (Maersk Adria in Glovis Europe), 12. Istrabenz Plini, 13. Zavarovalnica Triglav, 14. CPK, 15. COSCO&Reja, 16. Robotina

Sodelavcem čestitamo za dobre nastope in da so tako dostojno zastopali barve Luke Koper, čestitke pa tudi vsem našim poslovnim partnerjem, ki so sodelovali v športnem duhu, Zag Conti pa je tudi zmaga!



Naša ekipa v prvi Poslovni nogometni ligi Koper: (stojijo z leve) kapetan Dejan Skomina, Bogdan Obštetar, Sandi Ostojič, Šerif Osmani, Stipo Kalem Mihalič, (čepijo z leve) Davor Štefanič, Marko Janjič, Zlatan Kurtović, Bojan Kocjančič in Marko Marancin (na sliki pa manjkajo še igralci: Aljoša Babič, Dalibor Đukić, Boris Grujičić, Mersad Kovačević, Aleš Kramar in Elvis Muminović).



Poletje za prave športnike ni dopust, običajno se športniki intenzivno pripravljajo na novo sezono, trenirajo, tekmujejo in si nabirajo kilometrino. To velja tudi za mlade nogometaše FC Luka Koper (U-15), ki so se junija udeležili 4-dnevnega turnirja Fažana Brioni Kup 2015 na Hrvaškem. Fantje so se gladko uvrstili v finale in v sedmih tekmah dobili le en gol. V finalu so se srečali z ekipo Crvene zvezde in z njo izgubili šele po penalih, zato ima njihovo srebro še dodatno težo.

Odlično drugo mesto so nogometaši FC Luka Koper letnik 2000 s trenerjem Petrom Tosičem obeležili s skupinsko fotografijo. Čestitke!

Nogometaši FC Luka Koper so 5. julija na domačem terenu osvojili še Superpokal! Tekma je sicer minila brez

posebnosti, kar gre delno pripisati tudi ekstremnemu vremenu – veliki količini vlage v zraku in vročini okrog 35

stopinj Celzija. Koprčani pa so po enajstmetrovkah s 3:2 le ugnali Maribor. Moža odločitve sta bila vratar **Vasja Simčič** in

strellec zadnjega zadetka **Matej Palčič**, za rezultat pa je seveda zaslužna cela strokovna in igrska ekipa.



Rumeno-modri so se ob tej priložnosti gledalcem predstavili v novi (tretji) sivo-črni igralni opremi, ki je pri navijačih bojda naletela na dober odziv