



11 2019

LUŠŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Tomaž Primožič

Azija
se odpira

Še o hrupu

Gradnja nove
garaže

Počitnikujte
pri nas

Presegli smo rekord iz leta 2011

24. oktobra smo na našem potniškem terminalu presegli pomemben mejnik, saj smo s prihodom ladje Koningsdam, ki je k nam priplula z 2.626 potniki, zabeležili že 66 potniških ladij in 110.505 potnikov, do konca sezone pa jih bomo skupaj našteali še okrog 5.000. S tem smo podrli obstoječi rekord iz leta 2011, ko smo potniško sezono zaključili s 108.820 potniki.

Izkupiček letošnje sezone bo 72 prihodov potniških ladij (nekoliko manj kot leta 2011, ko smo jih imeli 78), a ker k nam prihajajo vedno večje potniške ladje z več potniki, je pod črto potniškega »tovora« več.

Vse več je tudi ladjarjev iz višjega cenovnega razreda, ki gostom ponujajo kakovostne storitve in visoko vrednotijo pestro ponudbo destinacije. V to skupino spadajo ladjarji Azamara, Silversea, Oceania, Regent Seven Seas, Crystal Cruises in Viking, s katerimi plujejo predvsem turisti iz Nemčije, Severne Amerike in Velike Britanije.

Med postankom v Kopru gostje najpogosteje obiskujejo Koper, Ljubljano, Piran, Postojno in Bled.

Na Obali se najraje sami sprehodijo po mestnem jedru ali se udeležijo klasičnih vodenih ogledov obalnih mest oz. se na raziskovanje odpravijo z avtobusi »hop-on hop-off«, obiščejo pa tudi



Koningsdam – v prevodu kraljevski jez - v Kopru. Foto: Kristjan Stojacović

zaledje in degustirajo domačo kulinariko, vino in oljčno olje.

Zadnje bomo ob potniški terminal Luke Koper privezali ladjo Amadea, ki bo 3. decembra v zgodnjih jutranjih

urah k nam priplula iz Trsta.

Uspeh rekordne sezone gre zagotovo pripisati uspešnemu sodelovanju med upravljavcem potniškega terminala Luko

Koper ter organizatorji turistične ponudbe: Turistično organizacijo Koper, Slovensko turistično organizacijo in turističnimi operaterji.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper. Izdaja Luka Koper, d. d. Odgovorni urednik: Sebastjan Šik Redaktorica: Mateja Dominko Uredniški odbor: Mojca Bandelj, Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Maja Gverić, Tatjana Jazbec, Tanja Jerman, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Marta Merkuža, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Klemen Štravs, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Suzana Zornada Vrabc, Mara Žerjal

Karikatura: Elvis Božič

E-pošta uredništva: luskiglasnik@luka-kp.si

Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Pozenel

Produkcija: ČZD Primorske novice

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 2.400 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



OMILITVENI UKREPI



Foto: Bor Muženič

Med tem, ko se novembrska številka Luškega glasnika deli po pristanišču, na sedežu Mestne občine Koper podpisujemo dogovor o omilitvenih ukrepih za zmanjševanje vplivov pristaniške dejavnosti na okolje. Načelni dogovor o tem sta vodstvi MOK in Luke Koper dosegli julija lani, ko sta podpisali pismo o nameri. Vmes so bile lokalne volitve, ki so nadaljevanje postopka nekoliko zavlekle, vendar ne na eni ne na drugi strani ni bilo nikoli nobenega pomisleka. V Luki Koper se zavedamo, da so posamezne hrupne ladje problem in prav je, da se pomaga tistim ljudem, ki najbolj občutijo te posledice. O problematiki tudi pišemo v aktualni številki, v poročilu s skupščine Združenja ladijskih agentov, pri katerih smo naleteli na zelo velik posluš in se jim ob tej priložnosti javno zahvaljujemo.

O tem smo že pisali, da ne na državni ne na evropski ravni ne obstaja zakonodaja, ki bi omejevala hrup ladij. Zato je toliko bolj pomembno, da problem razumejo ladjarji, ki edini lahko ukrepajo v primeru ugotovljenega prekomernega hrupa določene ladje. Ne Luka koper, ne Uprava za pomorstvo, ne okoljski inšpektor, nihče ne more od ladje zahtevati zmanjšanje ravni hrupa. Zato moramo potrpežljivo in vztrajno ladjarje nagovarjati in jim pomagati pri iskanju učinkovitih ukrepov. V kar nekaj primerih smo bili že uspešni, na primer z izmeničnim vkapljanjem prezračevalnih naprav na ladjah z avtomobili, pa zapiranjem loput strojnic na drugih ladjah. Vendar je vsaka ladja specifična in brez sodelovanja posadke ne gre. Na srečo se tudi ladjarji vse bolj zavedajo vpliva ladij na okolje in vse več investirajo v zelene tehnologije in energente. Tudi svojo komercialno promocijo gradijo na skrbi za okolje, zato lažje prisluhnejo potrebam koprškega pristanišča, ki je specifično, saj je ukleščeno med stanovanjska naselja.

O podrobnostih dogovora med MOK in Luko Koper bomo

lahko več napisali v naslednji številki oziroma boste o tem brali tudi v drugih medijih, v osnovi pa gre za to, da bo Luka Koper v naslednjih petih letih (z možnostjo podaljšanja, če se emisije na bodo zmanjšale) vsako leto namenila 200.000 evrov namenskih sredstev za izvedbo razpisa, preko katerega bodo občani konkurirali za subvencijo za izvedbo predpisanih gradbenih posegov na svojih nepremičninah. Predvsem gre za menjavo oken, zvočno izolacijo fasad in streh ter druge podobne ukrepe. Občinski svet MOK mora sprejeti še odlok, ki bo podlaga za izvedbo razpisa. Sledi priprava vsebine razpisa in objava.

Nekateri se tudi sprašujejo, še v medijih smo lahko brali, zakaj bi morala Luka Koper dodatno plačevati za omilitvene ukrepe, ko pa je tem ukrepom namenjena že polovica koncesijske dajatve, ki jo država razdeli med obema občinama, na kateri je pristaniško območje razdeljeno. Kolikšen »davek« bo morala še plačati Luka, samo zato, da obstaja, da generira delovna mesta in gospodarsko rast? Res je. Tudi sam se velikokrat hudujem nad tem. Je pa tudi res, da ljudje, ki živijo neposredno ob pristanišču, in z njim niso kako drugače povezani, prenašajo posledice tega razvoja, čeprav neposredno nimajo nič od tega. In ker smo vsi krvavi pod kožo, raje vidimo neposredne koristi, v tem primeru za svojo nepremičnino, kot pa asfaltirano cesto na drugem koncu mesta, če uporabim banalen primer. Poleg tega smo tem ljudem resnično dolžni konkretno zahvalo, saj so bolj na udaru a hkrati bolj potrpežljivi kot veliko drugih prebivalcev v bistveno bolj oddaljenih naseljih. Prebivalci starega mestnega jedra Kopra resnično vedo, kaj pomeni živeti s pristaniščem: živijo ga s ponosom, naklonjenostjo in s pravo mero kritičnosti.

Sebastjan Šik

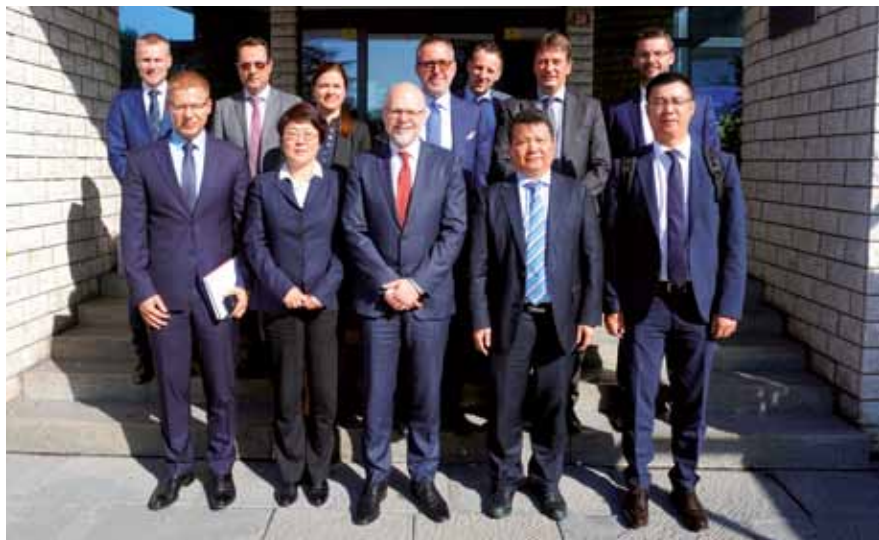
COSCO povečuje pretovor v Kopru

V Luki Koper smo gostili delegacijo kitajskega ladjarja Cosco, pod vodstvom podpredsednice Cosco Shipping Europe Wang Songwen ter direktorjem Cosco Shipping za srednjo Evropo Luom Zhong Mingom. Cosco je med največjimi kontejnerskimi ladjarji na svetu in v primerjavi z ostalimi ladjarji pri nas v zadnjih letih beleži najvišji odstotek rasti pretovora v Kopru.

Cosco Shipping je eden od štirih ladjarjev, ki sestavljajo združenje Ocean Alliance in Koper povezuje z azijskimi pristanišči z neposredno tedensko kontejnersko linijo. Vodstvo Luke Koper je kitajske partnerje seznanilo s ključnimi razvojnimi projekti, predvsem na kontejnerskem terminalu. Pred dnevi so se namreč zaključila dela umeščanja poskusnih pilotov za podaljšanje prvega pomola na kontejnerskem terminalu. Sledi izbor izvajalca in začetek dejanskega podaljšanja, ki bo zaključen leta 2020. S podaljšanjem operativne obale in izgradnje skladišnih površin bomo kapaciteto kontejnerskega terminala v Kopru povečali

na 1,5 milijona kontejnerskih enot (TEU). »Naš srednjeročni cilj je, da bi lahko sočasno privezali dve ladji matici, saj trendi kažejo, da bodo ladjarji prihajali z vse večjimi kontejnerskimi ladjami. K infrastrukturi pa sodi tudi oprema. Večji del te smo v zadnjih letih že kupili, po podaljšanju pomola pa bomo nanj postavili še dve dodatni obalni dvigali tipa superpost panamax,« je kitajskim gostom obljubil predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel.

V prvi vrsti je kitajske partnerje zanimal napredek pri projektu izgradnje dodatnega železniškega tira med Koprom in notranjostjo Slovenije. Gostje so izrazili



Predstavnike Cosco Shipping Europe je poleg načrtov Luke Koper zanimal tudi razvoj kopenskih povezav pristanišča z zaledjem.
Foto: Rok Štemberger



zadovoljstvo nad visoko kakovostjo storitev v Kopru in pohvalili izboljšanje intermodalnih povezav. Številni ukrepi, ki sta jih v zadnjem letu uvedla Luka Koper in Slovenske železnice na področju javne železniške infrastrukture, kakor tudi ukrepi znotraj pristanišča so pripomogli k večji točnosti in zanesljivosti železniških povezav. Trenutno povprečje je 20 do 24 kontejnerskih vlakov dnevno, med tem ko je kapaciteta na terminalu

30 do 32 vlakov dnevno. Po prevzemu četrtega RMG dvigala sredi prihodnjega leta se bo kapaciteta še povečala. Omenjeni ukrepi so povečali tudi prepustnost proge med Koprom in Divačo, kjer je trenutno povprečje tovornih vlakov 62 dnevno, kapaciteta proge pa dopušča do 75 tovornih vlakov dnevno, kar bo zadoščalo do izgradnje dodatnega tira, predvidoma leta 2026.

Obisk korejskega veleposlanika

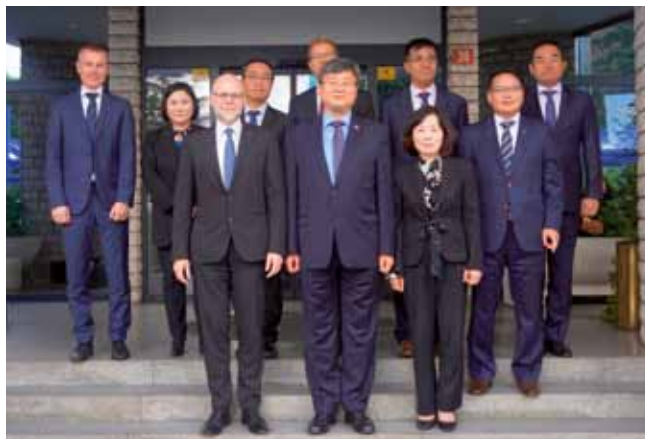
17. oktobra nas je obiskala korejska delegacija, ki jo je vodil veleposlanik Republike Koreje za Slovenijo **Shin Chae-Hyun**. Skupini z veleposlaništva so se pridružili tudi predstavniki korejskih podjetij Hyundai Glovis in Posco, ki že vrsto let sodelujeta z Luko Koper in imata v Kopru tudi svoji pisarni.

Gostom smo predstavili dosedanje sodelovanje ter predvsem aktualne razvojne projekte, ki so v teku. Izpostaviti velja, da

spada južnokorejski trg med najpomembnejše prekomorske trge Luke Koper z vidika pretovora kontejnerjev, vozil in generalnih tovorov.

Glede na pomembnost tega trga bo v 46. tednu delegacija slovenskih logističnih podjetij pod okriljem GZS obiskala Seul in se srečala s predstavniki korejskih podjetij.

Andrej Cah



Korejski veleposlanik Shin Chae-Hyun z delegacijo ob predsedniku uprave Luke Koper Dimitriju Zadelu. Foto: Mateja Clarci

Za prevoz kontejnerja z Japonske preko Kopra do 600 € manj

Že v prejšnji številki smo pisali o prihodu prvega japonskega špediterja v Koper, tokrat pa dodajamo še fotografijo z dogodka in nekaj zanimivi podatkov, ki so jih Yusenovci predstavili na svečani otvoritvi za partnerje.

Genichi Kashiwamura iz Yusen Logistics (YL) je japonskim partnerjem predstavil primerjalni izračun: strošek za 40' kontejner od Nagoje do Budimpešte, prepehjan preko Hamburga znaša med 2.900 in 3.100 €, med tem ko preko Kopra prevoz takega kontejnerja stane med 2.400 in 2.500 €.

Predvsem si želijo, da bi Slovenija čimprej zgradila zanesljivo drugo železniško progo, da bo povezava med Koprom in Madžarsko še bolj zanesljiva in hitrejša.

»To ni igranje na srečo, Koper smo za svoja vrata v Evropo izbrali na podlagi izkušenj, ki jih imamo tu,« je povedal Tamas Tanarki, direktor madžarske podružnice Yusen Logistics in enote v Kopru. Skupina YL ima 24.000 zaposlenih, ki v mreži delujejo na vseh kontinentih.



Simbolično rezanje traku ob otvoritvi pisarne (z leve): **Dimitrij Zadel** (predsednik uprave Luke Koper), **Masaharu Yoshida** (japonski ambasador v Sloveniji), **Tamas Tanarki** (direktor Yusen Logistics Hungary Kft in podružnice v Kopru), **Takeshi Kondo** (Yusen Logistics (Europe) BV) in **Irena Opassi** (Yusen Logistics Hungary Kft. – podružnica Koper). Foto: Matia Ščukovt

3 priložnosti in velik potencial Japonske in Slovenije

Japonska je eno izmed prioritarnih prekomorskih potencialnih trgov za Luko Koper, predvsem za pretovor kontejnerjev in vozil. V letu 2018 smo pretovorili skoraj 0,5 mio ton blaga za to državo v uvozu in izvozu, od tega okoli 40.000 vozil in 27.000 TEU-jev. Japonska podjetja imajo svoje obrate tudi v drugih državah Azije, iz katerih prihajajo še večje količine

blaga preko Luke Koper, kar dodatno povečuje potencial japonskega trga.

Združitev treh največjih japonskih kontejnerskih ladjarjev v alianco ONE je dala floto, ki predstavlja 6. največjega kontejnerskega ladjarja na svetu. ONE ne prihaja v Koper s svojimi direktnimi ladijskimi linijami, bi pa vzpostavitev direktne

ladijske povezave z Japonsko zagotovo vplivalo na povečanje pretovora, saj bi bil tak servis bolj konkurenčen s časovnega in stroškovnega vidika in zato še bolj privlačen za japonske stranke.

EU in Japonska sta v začetku letošnjega leta podpisali trgovinski sporazum, ki dodatno odpira možnosti povečevanja menjave

blaga in storitev med državami EU in Japonsko. Razmere lahko spremeni tudi brexit, saj imajo japonska podjetja v Veliki Britaniji svoje proizvodne obrate. Napovedi kažejo, da bi Japonci utegnili proizvodnjo v teh obratih nadomestiti z uvozom iz Japonske, pri čemer lahko Luka Koper unovči svojo geostrateško prednost.

Doolga pot iz Rusije na Daljni Vzhod

Z ladjo za vozila **Nocc Kattegat** je k nam na začetku novembra prišlo 35 olivno zelenih kamionov znamke Kamaz, ki pa kljub barvi niso vojaška oprema. Zanimiva je predvsem transportna pot vozil: iz rodnega Novorossiyska v Rusiji so najprej potovali po Črnem morju do ožine v Marmarsko morje, mimo Carigrada do Egejskega morja in Pireja. Nato so vpluli v Jonsko in Sredozemsko morje, pa še v Jadransko in po njem do nas v Koper.

Preložili smo jih z ene na drugo ladjo **Swan Ace** (v luškem žargonu to imenujemo prekrcaj), odkoder



Vozila za civilno rabo čakajo na vkrcanje, v ozadju RO-RO ladja Swan Ace.

jih je belomodra plavajoča garaža po številnih drugih morjih odpeljala na Daljni Vzhod.

Besedilo in foto: Mateja Dominko

FPP z novim vodstvom

Na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu je 1. oktobra funkcijo dekana prevzel izr. **prof. dr. Peter Vidmar**, ki bo fakulteto vodil prihodnji dve leti. Prodekan za študijske zadeve je doc. dr. **Franc Dimc**.

Novemu vodstvu želimo uspešno delo in se nadejamo dobrega sodelovanja tudi v prihodnje.

Konferenca Premikamo Slovenijo – prihodnost logistike

17. oktobra je na Brdu pri Kranju potekal že tretji transportno – logistični forum v organizaciji časnika Finance in Advantage Avstrija - gospodarskega oddelka avstrijskega veleposlaništva.

Na dogodku je bilo več kot 150 mednarodnih gostov, večinoma iz Avstrije, Nemčije, s Češke in Slovaške. Govorniki na različnih omizjih so razpravljali o aktualnih razmerah v logistiki na svetovni ravni, investicijah v logistiko, ohlajanju svetovnega gospodarstva, trendih, digitalizaciji, blockchain tehnologiji in še marsičem.

ČEZ KOPER ZA DESET DNI HITREJŠI KOT ČEZ HAMBURG

Na posvetu se je predstavil logistični velikan Cargo Partner, ki je prejšnji mesec odprl sodoben mega logistični center na Brniku. »Luka Koper je zelo dobro povezana s Turčijo, Izraelom, Egiptom in z državami ob Sredozemlju. Plovba ladij je krajša, hkrati pa so kopenske razdalje pri distribuciji v tem delu Evrope krajše,« je za časnik Finance pojasnil **Otto Zsivkovits**, direktor logistične družbe Cargo Partner za jugovzhodno Evropo. Glavna prednost Ljubljane je, da v primerjavi z logističnimi

servisi iz Hamburga prihranijo sedem do deset dni, hkrati pa jim Luka Koper omogoča dostop do regije s 400 milijoni prebivalcev. »Tu mislim na vse države od Irana do Severne Afrike in držav Sredozemlja. To je glavni razlog, zakaj je naše novo skladišče v bližini Ljubljane in zakaj imamo tu tudi pretočno skladišče za Nemčijo. Če smo lahko čez Luko Koper za deset dni hitrejši kot s servisom čez Hamburg, je to za nas mesto, kjer moramo biti,« je dodal Zsivkovits.

KJE BOMO, NE KJE SMO
Udeleženci so spoznali tudi avstrijsko-češko-slovaško investicijsko družbo Go

Asset Development, ki je pred kratkim kupila zemljišča v Sežani, kjer bo gradila velik distribucijski center za blago korporacije TEDI. Na vprašanje, zakaj so se odločili investirati v Slovenijo, so vizionarsko odgovorili v stilu kanadskega hokejskega zvezdnika in dolgo najboljšega igralca hokeja na svetu **Wayna Gretzkija**. Ta je na vprašanje, zakaj je prav on najboljši, odgovoril: »Ker jaz vem, kje pak bo, ne pa kje pak je.« Glede na tako ambiciozen odgovor velikih igralcev na trgu si v Sloveniji obetamo svetlo prihodnost transporta in logistike.

Mitja Dujc



Na dogodku se je na omizju in panelu na temo tekmovanja Slovenije z drugimi logističnimi vstopnimi točkami v Evropo predstavila tudi Luka Koper. Izpostavili smo predvsem zmogljivosti, investicije in povečanje kapacitet ter izboljšave na slovenskem železniškem omrežju.

Za boljše življenje ob progi

Investitorji so v Sloveniji in regiji začeli graditi velike logistične centre, kar bo vplivalo na usmerjanje prometnih tokov, s tem pa tudi obremenjevanje okolja z izpusti. Promet v Sloveniji je bil leta 2005 »kriv« za 38% izpustov toplogrednih plinov, danes je delež že presegal 50%.

V duhu trajnostnega razvoja in spodbujanja okoljsko sprejemljivejših oblik transporta so organizatorji dogodka podelili nagrado Energy Globe podjetju Kovis iz Brežic za razvoj nove generacije zavornih diskov za železniške vagoni. Ti omogočajo večjo energijsko učinkovitost in za pet decibelov tišjo vožnjo vlakov, kar lahko bistveno izboljša življenje ob progi. V Evropi 55 milijonov ljudi živi ob železniških tirih.

Zakaj smo člani FEPORT?

Foport je združenje zasebnih pristaniških družb in terminalov (Federation of European Private Port Companies and Terminals). Združenje danes predstavlja 425 terminalov, kjer je zaposlenih 390.000 ljudi s povprečnim skupnim pretovorom 93 mio TEU in 3,8 milijarde ton. V letu 2018 so člani združenja investirali skupno 56 milijard EUR.

Omenjene številke so visoke, še večji pa je vpliv članov združenja - posredno namreč ustvarijo še 1,15 milijona delovnih mest in doprinesejo 72 milijard EUR v bruto domačem proizvodu Evrope.

Člani združenja so vsi pomembnejši večji operaterji terminalov, na primer DP

World, Eurogate, PSA, Terminal Link, Contship, BLG Logistics kot tudi zasebna pristanišča BMF Port Burgas in Luka Koper ter nacionalna združenja, na primer nemški ZDS, italijanski Assiterminal, francoski UNIM, španski Anesco in podobni.

Cilj združenja Feport je zastopati skupne interese članov pri ustvarjanju politike Evropske unije, trenutno so denimo aktivni pri spremembi zakonodaje s področja izjem za konzorcije, kjer zastopajo stališča neodvisnih operaterjev terminalov, da združevanje ladjarjev zmanjšuje konkurenčnost in njihovo povezovanje z organizatorji železniških prevozov. Poleg tega

se zavzemajo za odprto platformo Enotnega evropskega pomorskega in carinskega okna.

Na prvi obisk v Luko Koper sta 4. novembra prišli **Lamia Kerdjoudj Belkaid**, generalna sekretarka združenja in **Anna Venturini**, svetovalka za politike in komuniciranje, ki sta s predsednikom uprave govorili tako o problemu združevanja ladjarjev ter t. i. »carrier haulage« (organizaciji celotnega prevoza s strani ladjarskih družb) kot tudi o pomembnosti konstantnega socialnega dialoga, še posebno v času aktualnih sprememb v pristaniški dejavnosti. Pogovor so sklenili v pozitivnem duhu

medsebojne pomoči in sodelovanja ter promocije Luke Koper kot dobrega primera pristanišča, kjer je trajnostni razvoj med pomembnejšimi prioritetami.

Žiga Fišer



Lamia Kerdjoudj Belkaid iz Feporta in predsednik Dimitrij Zadel sta govorila tudi o aktualnih izzivih in spremembah, ki spreminjajo pravila igre v pomorstvu. Foto: Mateja Clarici

Na Forumu južnih pristanišč

Združenje logističnega omrežja Avstrija (Verein Netzwerk Logistik) je 21. septembra organiziralo

dogodek »SüdhafenForum«, kjer je bila glavna tema dogodka predstavitev jadranskih »južnih« pristanišč.

Luka Koper je bila med udeleženci edino pristanišče, Alen Kramberger pa je predstavil tudi našo hčerinsko družbo, železniškega operaterja in prevoznika Adria Transport. Avstrijsko tržišče je naše najpomembnejše zaledno tržišče, saj letno pretovorimo približno 7 milijonov ton različnega blaga (razsuti tovari, sipki tovari, kontejnerji, papir, celuloza, ...).

Na dogodku smo predstavili prednosti našega pristanišča, povezave in storitve, ki jih nudimo zahtevnim avstrijskim strankam. Velja poudariti, da so predstavniki globalnega špediterja Kühne & Nagel v svoji predstavitvi posebej izpostavili prednosti

koprskega pristanišča zaradi krajšega tranzitnega časa, nižjih transportnih stroškov in tudi manjših izpustov emisij v primerjavi s potjo do severnoevropskih pristanišč (npr. Hamburg).

Avstrija je tudi sicer zelo ekološko naravnano gospodarstvo, zato okoljsko osveščena in aktivna »zelenega« pristanišča postavljajo med zelo pomembne in cenjene lastnosti našega (so) delovanja.

Miha Kalčič



Veliko zanimanje članov avstrijskega logističnega omrežja se je pokazalo tudi na predstavitvi Luke Koper. Foto: SHF

Pristaniška skupnost o hrupnih ladjah

Na skupščini Zveze pomorsko-prometnih agencij Slovenije 25. oktobra je Luka Koper dobila priložnost za predstavitev problematike hrupa ladij in kaj to pomeni za Luko Koper, d. d. in vse sodelujoče v pristaniški dejavnosti.

Dotaknili smo se tudi zakonodaje in sodelovanja Luke Koper v projektu NEPTUNES, kjer z ostalimi pristanišči (Amsterdam, Copenhagen, Cork, Gothenburg, Hamburg, Rotterdam, Stockholm, Turku, Vancouver) skušamo spremeniti oziroma uveljaviti zakonodajo na mednarodni ravni, saj trenutno ni zakona, ne na slovenski ne na evropski ravni, ki bi prepisovala mejne vrednosti hrupa ladij. Z Upravo za pomorstvo delamo tudi na tem, da bi potrjeno manj hrupnim ladjam (določa jih t. i. ESI shema – Environmental Ship Index) lahko omogočili ugodnosti pri plačilu ob vstopu v pristanišče in s tem spodbujali prihod okolju bolj prijaznih ladij.

Zbrane je zanimala še možnost elektrifikacije pristanišča, zato smo na kratko predstavili okvir 65 mio € vredne investicije, kjer pa brez sodelovanja države ne bo šlo. Ta bi morala pripeljati napetost 110.000 V na mejo pristanišča in zgraditi transformatorsko postajo, s čimer bi zagotovila zadostno električno moč za priklop ladij. Luka bi nato morala razvejati 20.000 V kablovode do posameznih pomolov. Študija o tem je bila že narejena, sodelovanje z ELES-om je v zaključni fazi, sledila bo še odločitev o pripravi Državnega prostorskega načrta za umestitev daljnovoda ali kablovoda do Luke Koper, ki ga mora pripraviti država.

Boštjan Pavlič

9,2 mio evrov za zmanjšanje hrupa

Pristaniška dejavnost se v celoti ne more izogniti hrupu, si pa trudimo, da bi ga kar najbolj znižali. Smo prvo podjetje v Sloveniji, ki je pričelo s kontinuiranimi meritvami hrupa, rezultate prikazujemo na trajnostnem portalu Živeti s pristaniščem. Meritve neprestano izvajamo na 3 lokacijah (proti Kopru, Bertokom in Ankaranu), čeprav je zakonsko predpisana frekvenca meritev le enkrat na tri leta.

Raven hrupa se glede na obseg pretovora v pristanišču (dB/mio ton pretovora) od leta 2009 znižuje. V preteklih letih smo vložili znatna finančna sredstva v zamenjavo in nadgradnjo strojev, ki jih danes večinoma poganja elektrika in pri premikanju oddajajo opozorilni zvok t. i. beli šum, ki se ne širi v širše okolje. Samo v letu 2018 smo v aktivnosti za zmanjševanje hrupa vložili 9,2 milijona €.



Raven hrupa v pristanišču je po sprejetju nove uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju skladna z zahtevami zakonodaje za industrijska območja, prav tako je raven hrupa skladna z zahtevami, ki veljajo pred prvimi objekti mesta Koper, Ankarana in Bertokov. Rezultati meritev izkazujejo preseganje mejnih vrednosti le v smeri Kopa zvečer in ponoči. Foto: Kristjan Stojaković

Vsakihi deset let je večja

Prvo garažno hišo za skladiščenje avtomobilov smo svečano predali v uporabo pred dvajsetimi leti, natančneje 28. oktobra 1999. V šest etažno garažno hišo s 55.000 m² pokritih in 11.000 m² odkritih površin smo načrtali 3.350 parkirnih mest. Deset let kasneje smo jo razširili in pridobili dodatnih 2.650 parkirnih

mest ter v novi del speljali dva železniška tira, ki nam omogočata neposredni pretovor avtomobilov z/na vagono v samem objektu.

Še v tem letu pa se bo pričela tretja širitev. Izbrani izvajalec trenutno ureja gradbišče, skladno s terminskim planom pa bo objekt zgrajen konec leta 2020. V novi garažni hiši bo okrog 6.000

parkirnih mest na 120.000 m² površine, s čimer bomo podvojili naše sedanje kapacitete in s tem zadostili vse večjemu povpraševanju po pokritih parkiriščih.

Vzporedno z gradnjo garaže potekata še dva projekta, vezana na promet

avtomobilov in sicer gradnja priveza za ladje za prevoz avtomobilov v tretjem bazenu in gradnja novih železniških tirov v zaledju tretjega bazena.

Tatjana Jazbec



Izgradnja nove železniške povezave s terminalom za avtomobile napreduje po načrtih. Foto: Kristjan Stojaković



Izgradnja garažne hiše poteka po fazah, do konca leta 2020 bo v njej skupno 6.000 pokritih parkirnih mest.

Slon v baletnih čeveljcih: testiramo različna »kontejnerska tla«

Leta 2017 smo na kontejnerskem terminalu premaknili skladiščne bloke, ob čemer so se pojavile določene slabosti ter poškodbe asfaltnih tal, ki vplivajo na pretovarjanje in skladiščenje kontejnerjev, povzročajo pa tudi stroške nenehne obnove.

Morda se na prvi pogled zdi, da ogromen kontejner stoji na celi spodnji ploskvi, v resnici pa se tal dotika s štirimi nogicami. Večji (40') zabojnik je lahko težak tudi do 30 ton, na skladiščni poziciji pa zlagamo 5 oz. če so prazni tudi 6 kontejnerjev enega na drugega. Zato so nogice (predvsem) spodnjega kontejnerja izjemno obremenjene in na tla pritiskajo z veliko težo, takih obtežb pa asfalt ne zdrži in zato prihaja do večjih poškodb in udrtin asfalta, ki se sčasoma razširijo na

celotno površino. To zahteva nenehno sanacijo, zaradi visokega stroška take obnove in prekinitve konstantnega dela na terminalu pa to ni sprejemljivo.

Težave smo se zato lotili s testiranjem različnih materialov na površini. Na 9 testnih poljih bomo preučili ustreznost materialov in struktur, da bi našli najbolj optimalno rešitev za vozišče, skladišča in ostale konstrukcije na luških »tleh«.

Izsledke raziskav bomo uporabili v zadnjih dveh fazah premika skladiščnih blokov, s čimer bomo izboljšali površine, s tem pa optimizirali strošek vzdrževanja pristaniške infrastrukture in hkrati še dodatno zmanjšali hrup ob odlaganju kontejnerjev.

Marta Merkuža



Na »Blok 3000« pripravljamo testna polja za skladiščne površine za kontejnerje, transtejnerske poti in visokim obremenitvam podvržene površine. Na 1.400 m² velikem testnem polju preizkušamo različne materiale in sestave za našo nosilnost tal, za katere na trgu in v stroki še ne obstajajo rešitve oz. jih druga pristanišča taktično ohranjajo ZASE. Foto: Kristjan Stojaković

Imamo prvo žerjavistko v Luki Koper

Samo še vprašanje časa je bilo, kdaj bomo dobili prvo žensko upravljavko dvigal v Luki Koper. In zgodilo se je prav v letošnji jeseni. Minilo je namreč le nekaj let, ko so ženske pričele zavzemati nekatera delovna mesta, ki so bila prej v domeni moških. Danes imamo tako že več voznic tovornih vozil, upravljavk težke mehanizacije, delovodij, varnostnic ...

Naša prva upravljavka dvigal na kontejnerskem terminalu in v luki sploh je mlada **Francesca Frlić**. Takole se nam je predstavila: »Po izobrazbi sem gimnazijska maturantka, po poklicu voznica. Najprej sem še kot študentka vozila avtomobile v luki za IPS podjetja, to je bilo že leta 2015. Potem sem se pri IPSu tudi zaposlila kot voznica tovornih vozil, kasneje kot voznica luške mehanizacije. Letos marca pa sem dobil zaposlitev v Luki Koper in moja delovna pot se je ponovila. Najprej sem delala kot voznica, nato kot upravljavka luške mehanizacije, zdaj pa kot žerjavistka.«



Francesca Frlić si je že dolgo želela postati žerjavistka.

Na naše malce provokativno vprašanje, kaj vam je bilo tega treba, v smehu odvrne: »To je bila moja želja že dolgo časa nazaj. Ne, ne zaradi plače. Prepričana sem, da ti mora biti delo, ki ga opravljaš, všeč, sicer je vse dosti težje. Delo žerjavista mi je zelo zanimivo, vendar je bila moja pot do tega položaja zelo težka. Nikakor nisem uspela napredovati do te funkcije, niso mi zaupali tega dela, tudi na moje prošnje nisem dobila pozitivnih odgovorov. Zdaj mi je končno uspelo.« Nato nam opiše svojo pot: »Imela sem različne mentorje, usposobiti sem se morala za teoretični in praktični del. Vse je bilo v redu, uvajanje v delo je trajalo tri tedne, tudi izpit sem uspešno opravila. Zdaj že delam samostojno. Delo ni lahko, a se ga navadiš.«

To delo je zahtevno, pomeni tudi veliko odgovornost za lastno varnost in varnost drugih ljudi v bližini, pa tudi za tovar in sam stroj. Francesca nam zatrdi, da se zaveda velike odgovornosti, vendar se tega ne boji. Ne boji se niti višine, to ji je celo všeč, saj ima lep razgled, od tam se vse vidi, nam še pove. Kako tudi ne, saj dela na višini okoli 15 metrov. Čaka jo še usposabljanje za obalna dvigala, takrat pa se bo na svoje delovno mesto povzpela še vsaj enkrat toliko.



Transtejnerji so velika mostna dvigala za premik kontejnerjev na skladišču. Njegove zmogljivosti so velike: nosilnost pod prijemalom je 40 ton, kontejnerje zлага v 4., novejši stroji pa tudi v 5. in 6. višino. Upravljavca transtejnerja dela na višini cca 15 metrov, na nekaterih pa tudi več.

Kako se počuti kot prva žerjavistka v Luki? »To mi je všeč, ponosna sem na to. Tudi moji doma so ponosni name. Sodelavci so me lepo sprejeli in lepo je tako delati.«

Besedilo in foto: Sonja Kranjec

Zanimivi tovari

30. oktobra je ladja za prevoz vozil **Perseus Liberty** k nam pripeljala 81 kitajskih avtobusov, izdelanih za Srbijo. Tam jih bodo registrirali kot nova

vozila, kilometrino po cestah do cilja pa bi jim odvzela oznako »novo«. Zato pot od nas nadaljujejo eden po eden na tovornjakih. Nova pošiljka k nam

prihaja že ta teden, posel pa organizira Intereuropa.



Za pretovor 81 avtobusov z ladje smo potrebovali pičilih 6 ur.
Foto: Mateja Dominko



V urejene vrste smo parkirali še enkrat toliko rdečih avtobusov, ki počasi zapuščajo koprsko luko. Foto: Kristijan Stojaković

Večja energetska učinkovitost skladišč za generalne tovore

Eden od ciljev projekta TalkNET* je izboljšanje energetske učinkovitosti pretovora in transporta v srednji Evropi. Z racionalno porabo elektrike za razsvetljavo skladišč zmanjšujemo odjem energije iz javnega elektrodistribucijskega omrežja, kar ima pozitivne ekonomske, okoljske in tehnične učinke.

Oktober smo v skladišču 33 zaključili testiranje pilotne akcije projekta TalkNET. Zamenjali smo obstoječo razsvetljavo in avtomatizirali nov sistem razsvetljave.

V skladišču smo 71 obstoječih 440 W metal halogenih svetil nadomestili s 84 sodobnimi LED svetili z močjo 191 W. Kljub temu, da bomo moč razsvetljave zmanjšali za 51 %, bo nova razsvetljava izboljšala enakomernost in moč osvetljenosti v skladišču. Z novimi ukrepi bomo zmanjšali porabo električne energije skladišča za skoraj polovico (s 44.400 na 22.500 kWh). Z v enem letu privarčevano električno energijo bi lahko z električnim avtomobilom prevozili približno 120.000 km.

Vklapljanje notranje in zunanje razsvetljave v skladišču je po novem mogoče tudi preko centralnega nadzornega sistema za razsvetljavo,

notranja razsvetljava se bo lahko vklapljala tudi s senzorji - avtomatsko. Sistem zaznava še osvetljenost in prisotnost ljudi, ko se ne izvajajo pretovorne storitve, zato razsvetljavo postopoma ugasne. Nadzor nad porabo elektrike za razsvetljavo in splošno porabo po novem lahko opravljamo na daljavo. S kontinuiranim merjenjem bomo lahko primerjali porabo energije s prejšnjim sistemom in potrdili napoved bistveno manjše porabe električne energije.

Skladišče 33 je prvo skladišče s »pametno« električno inštalacijo. Pilotna rešitev je prenosljiva tudi na druga skladišča za generalne tovore, pa tudi na skladišča za sipke tovore ter logistična središča projektnih partnerjev in drugih članov logistične verige.

S to rešitvijo Luka Koper stopa po poti zastavljene strategije za povečevanje



V okviru pilotne akcije TalkNET so bila v skladišču zamenjana metal halogena svetila z varčnimi LED svetili. Skoraj polovico investicije je pokril sklad ERDF v okviru projekta TalkNET, program Srednja Evropa. Foto: Goran Matešić

energetske učinkovitosti in zagotavljanje čim bolj zanesljive oskrbe pristanišča z elektriko in hkrati z zmanjševanjem celokupne porabe električne energije.

David Dolher, Goran Matešić in Drago Ratoša

*Transport and Logistic Stakeholders Network

Ladjarji (zaenkrat) odklonili severno morsko pot

Pisali smo že o tem, da so nekateri ladjarji v iskanju ugodnejših tranzitnih časov in zmanjševanja stroškov za plovbo med Azijo in Evropo testirali novo »ruto« – severno morsko pot mimo Arktike. Po ocenah bi ta pot iz Azije do Severne Evrope plovbo skrajšala za kar 11 dni, kljub temu pa se širi krog ladjarjev, ki so to opcijo (vsaj zaenkrat) zavrnili.

Hitro rastoči skupini ladjarjev in organizatorjev ladijskega prevoza, med njimi francoskemu CMA CGM, tajskeemu Evergreenu in nemškemu Hapag-Lloyd, ki so razglasili, da v kratkoročni prihodnosti ne bodo pluli mimo Arktike, se je konec oktobra pridružil tudi italijanski MSC s sedežem v Švici.

Odločitev naj bi dozorela predvsem zaradi perečih okoljskih razlogov: globalnega segrevanja in posledično uničevanja ter topljenja arktičnega ledu. Iz ozadja pa prihajajo govornice, da bi razlog za podpisovanje »Arktične zaobljube in izogibanja plovbi v Arktičnem oceanu« velikih igralcev svetovnega gospodarstva lahko bil tudi politične narave. Že čez nekaj mesecev se namreč obetajo velike spremembe, saj IMO 2020 določa bistveno kvalitetnejše (in dražje) pogonsko gorivo za tovorne ladje, zato poznavalci opozarjajo, da se znajo stvari še dodobra spremeniti.

Mnogi ladjarji se sicer trudijo zmanjševati vplive na okolje. MSC je na več kot 250 svojih ladjah že

nadgradil sisteme z »zelenimi tehnologijami«. S tem naj bi za 2 milijona ton zmanjšali svoj letni ogljični odtis. Njihova zadnja novogradnja, največja kontejnerska ladja na svetu MSC Gülsün, pa je predstavila nov razred

trajnostnih kontejnerskih megaplovil, ki oddajajo bistveno manjše izpuste CO₂ na tono prepeljanega tovora.

Vir: alphaliner.com, worldmaritimeneews.com, msc.com



Okoljevarstveniki poleg izginjanja ledu opozarjajo tudi na škodo, ki jo s plovbo in hrupom ladje povzročajo živalim v že tako krhkem ekosistemu Arktičnega morja. Foto: Eva Holland

Novo poglavje koprške košarke

Luka Koper podpira obalne košarkarske klube že skoraj deset let, na Obali je bilo v preteklosti veliko prvoligaških klubov in košarka je imela dobro podlago za razvoj. V tem času pa je prišlo do številnih sprememb, največja leta 2016, ko se je začela pisati nova košarkarska zgodba z nastankom Košarkarskega kluba (KK) Primorska.

Nastal je kot rezultat »poroke« med Športnim društvom Koš Koper in KK Lastovka iz Domžal, ki sta se združila v klub s prvotnim imenom Sixt Primorska. KK Lastovka je novemu klubu omogočil nastopanje v članski kategoriji, v sklopu ŠD Koš Koper pa je deloval številčen mladinski pogon. V prvi sezoni je ekipa Sixt Primorska previdno stopila med domače članske prvoligaše. Že v naslednji sezoni, ko je na koprsko klop sedel trener **Jurica Golemac**, bivši slovenski reprezentant, pa se je začel pravi razcvet. Klub je lani osvojil državno prvenstvo, pokal Spar in slovenski superpokal ter si s prvim mestom v ligi ABA 2 zagotovil igranje med jadransko elito.

Letošnjo sezono so koprski tigri, kot se koprski košarkarji imenujejo, začeli z novim imenom KK Koper Primorska ter podpisom nove pogodbe z Luko Koper za dve sezoni. V Luko Koper smo z veseljem sprejeli pobudo za sodelovanje v tej uspešni zgodbi, ki je koprsko košarko popeljala na izredno visok nivo. Tudi s komercialnega vidika je njihov nastop v elitni ABA ligi zelo zanimiv, saj nastopajo v balkanski regiji. Še najbolj pa nas je prepričalo dejstvo, da njihov mladinski pogon šteje preko 300 otrok, košarkarska šola pa deluje na sedmih osnovnih šolah v Mestni občini Koper.



Foto: Žiga Mikeli

Goran Jagodnik, vodja članskega moštva in ambasador primorske košarke: »Naša košarkarska zgodba ni povsem običajna, a je zgrajena premišljeno in z jasno vizijo. Vse se začne pri trdnih temeljih, zato od vsega začetka namenjamo veliko poudarka vzgoji mladih košarkarjev in stremimo k temu, da jim zagotovimo čim bolj optimalne pogoje za delo. Ta sezona je za nas »najbogatejša«, saj se je v tekmovanju podalo kar 13 ekip, predvsem pa nas veseli, da se za košarko iz leta v leto navdušuje vse več otrok. Ob vsem tem se zavedamo, da v športu ne gre brez vzornikov. Teh

v naši članski ekipi ne manjka, saj so naši košarkarji ne le uspešni borci na parketu, pač pa tudi odlične osebe izven dvorane. Vse to nam ne bi uspelo brez pomoči zvestih sponzorjev. Luka Koper je eno prvih podjetij iz lokalnega okolja, ki je naš klub prepoznalo kot zaupanja vrednega. Že v preteklosti je Luka Koper podpirala mlajše selekcije, v tej sezoni pa smo sodelovanje nadgradili na vse selekcije Koper Primorske, za kar smo izjemno hvaležni.« **Koprskim tigrom želimo še veliko športnih uspehov in zmag tako na domačem parketu kot v elitni jadranski družini.**

Morje nas povezuje že 10 let

Luka Koper se pri odločitvi za sponzorstva in donacije odloča na podlagi različnih kriterijev, ki so zapisani v Strategiji sponzorstev in donacij (dostopna na www.luka-kp.si in trajnostnem portalu Živeti s pristaniščem). V primeru Jadrane zveze Slovenije (JZS) pa je poleg krepitev blagovne znamke, komercialnega interesa in izvajanja družbene odgovornosti ključni dejavnik

povezanost s skupnim naravnim bogastvom – morjem.

Glede na to, da deluje na Obali veliko jadranskih klubov, smo se leta 2011 odločili sponzorska sredstva porazdeliti s pomočjo Jadrane zveze Slovenije, ki skrbi za razvoj jadranja v Sloveniji in doseganje odličnih uspehov slovenskih jadralcev. V letošnjem letu je Luka Koper postala generalni pokrovitelj JZS in bo naziv ohranila do konca leta 2020.

»Jadranje je imelo vedno posebno mesto v srcih Slovencev. Odlični športni dosežki in medalje vedno znova potrjujejo, da je jadranje v nenehnem vzponu. Z Luko Koper, s katero nas povezuje naravno zavezništvo na morju, smo sodelovanje uspešno gradili in utrdili skozi mnoga leta v različnih oblikah. Posebej letos, ko JZS praznuje 30 let delovanja, pa lahko ponosno rečemo, da z Luko Koper še naprej

gradimo našo zvezo s ciljem, da čim bolj uspešno podpiramo naše vrhunske jadralce, ki Slovenijo zastopajo na največjih tekmovanjih in skrbimo za razvoj mladih talentov,« je o sodelovanju z Luko Koper povedal Aljoša Tomaž, predsednik JZS.

Poleg Jadrane zveze Luka Koper podpira najboljši slovenski jadralci **Tino Mrak** in **Veroniko Macarol**, ki sta si letos zagotovili nastop na poletnih olimpijskih igrah v Tokiu prihodnje leto in sodita v krog favoritov za visoka mesta. Sponzoriramo tudi posadko **Peter Janežič** in **Sebastian Prinčič**, bili pa smo tudi dolgoletni podporniki **Vasilija Žbogarja**, ki trenutno opravlja delo trenerja na Irskem, nadeja pa si vrnitve v tekmovanje na olimpijskih igrah leta 2024 v Parizu v novem olimpijskem razredu.

Vsebinsko pripravlja Mateja Clarici



Foto: Uroš Kekuš Kleva

Ugodne počitnice v apartmajih Luke Koper

Luka Koper upravlja s počitniškimi apartmaji na treh lokacijah. V Čezsoči, ki ponuja veliko športnih aktivnosti, sredi gozdne idile v samostojni hiši na Pokljuki, v neposredni bližini tekaških stez ter v vsakem letnem času zanimivi Kranjski Gori.

KRANJSKA GORA

Počitniški apartmaji Luke Koper v Kranjski Gori so del hiše Spominčica, ki je le nekaj metrov od jezera Jasna in par minut od centra mesta. Zaposlenim in zunanjim uporabnikom jih oddajamo že od leta 1999. Poleg treh 5-posteljnih apartmajev je na voljo tudi apartma s 6 ležišči, počitnikarji pa lahko uporabljajo tudi skupni prostor za družabna srečanja.



Pred pričetkom glavne zimske sezone smo opravili pregled apartmajev in se srečali z našo upraviteljico počitniških kapacitet v Kranjski Gori **Matejo Pušar**, ki je stik z najemniki v Kranjski Gori.

APARTMAJI ZA 5 OSEB

Apartma št. 8

Spalnica: zakonska postelja in ležišče za 1 osebo

Dnevni prostor: raztegljiv kavč za 2 osebi

APARTMA št. 10 in št. 11

Spalnica: pograd in ležišče za 1 osebo

Dnevni prostor: raztegljiv kavč za 2 osebi

APARTMA ZA 6 OSEB (št. 9)

Spalnica 1: zakonska postelja in ležišče za 1 osebo

Spalnica 2: zakonska postelja (mansarda)

Spalnica 3: ležišče za 1 osebo (mansarda)

Opremljenost apartmajev

Apartmaji so opremljeni z odejami in vzglavniki, posodo, kuhinjskim priborom, kozarci, v vsaki kuhinji je hladilnik, mikrovalovna pečica in pomivalni stroj. Parkiranje je brezplačno na parkirišču ob hiši, najemnikom pa je na voljo tudi brezplačen dostop do interneta. Vsi apartmaji imajo balkon.

Kaj vzeti s seboj?

S seboj prinesete posteljnino, brisače in kuhinjske krpe.



Apartmaji v Kranjski Gori so med zaposlenimi že od nekdaj med najbolj priljubljenimi in posledično tudi najbolj zasedenimi. Najemniki Kranjsko Goro še posebej radi obiščejo pozimi (januar, februar) in poleti (julij, avgust), ko v zadnjih treh letih beležimo 80-100% zasedenost. Foto: Kristjan Stojaković



Foto: Sanja Pucer

BOŽIČNO-NOVOLETNI PRAZNIKI, ŠOLSKE ZIMSKE POČITNICE ALI SKOKI V PLANICI?

Najem (Čezsoča, Kranjska Gora in Pokljuka) v terminih od decembra 2019 do konca marca 2020

Najem za zaposlene

Do vključno 18. novembra 2019 se lahko za tedenski najem apartmajev v terminih od 15. 12. 2019 do 31. 03. 2020 za vse tri lokacije prijavijo le zaposleni v Luki Koper.

Prijavnice so na voljo na recepciji upravne stavbe, lukanetu ter v vašem tajništvu. Oddate jih lahko osebno na recepciji upravne stavbe Luke Koper ali pošljete sken na sanja.pucer@luka-kp.si oziroma po pošti na naslov Luka Koper d. d., Področje odnosov z javnostmi (Sanja Pucer), Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper.

Najem za zunanje najemnike

Od 18. novembra 2019 se lahko za najem razpoložljivih počitniških apartmajev v terminih od 15. 12. 2019 do 31.

03. 2020 za vse tri lokacije prijavijo tudi zunanji najemniki in tisti, ki želijo apartma najeti za manj kot 7 dni.

Poizvedbo za željene termine in cenik pošljite preko spletnega obrazca, ki se nahaja na www.luka-kp.si/slo/povprasevanje.

Fotografije vseh počitniških enot in INFO

Za vsa dodatna pojasnila smo vam z veseljem na razpolago na telefonski številki 05 6656 900 (Sanja Pucer). Podrobni opisi vseh enot/lokacij s fotografijami so na voljo na naslovu

www.luka-kp.si/slo/pocitniske-kapacitete.

Želimo vam obilo lepih počitniških dni v naših apartmajih!