

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*

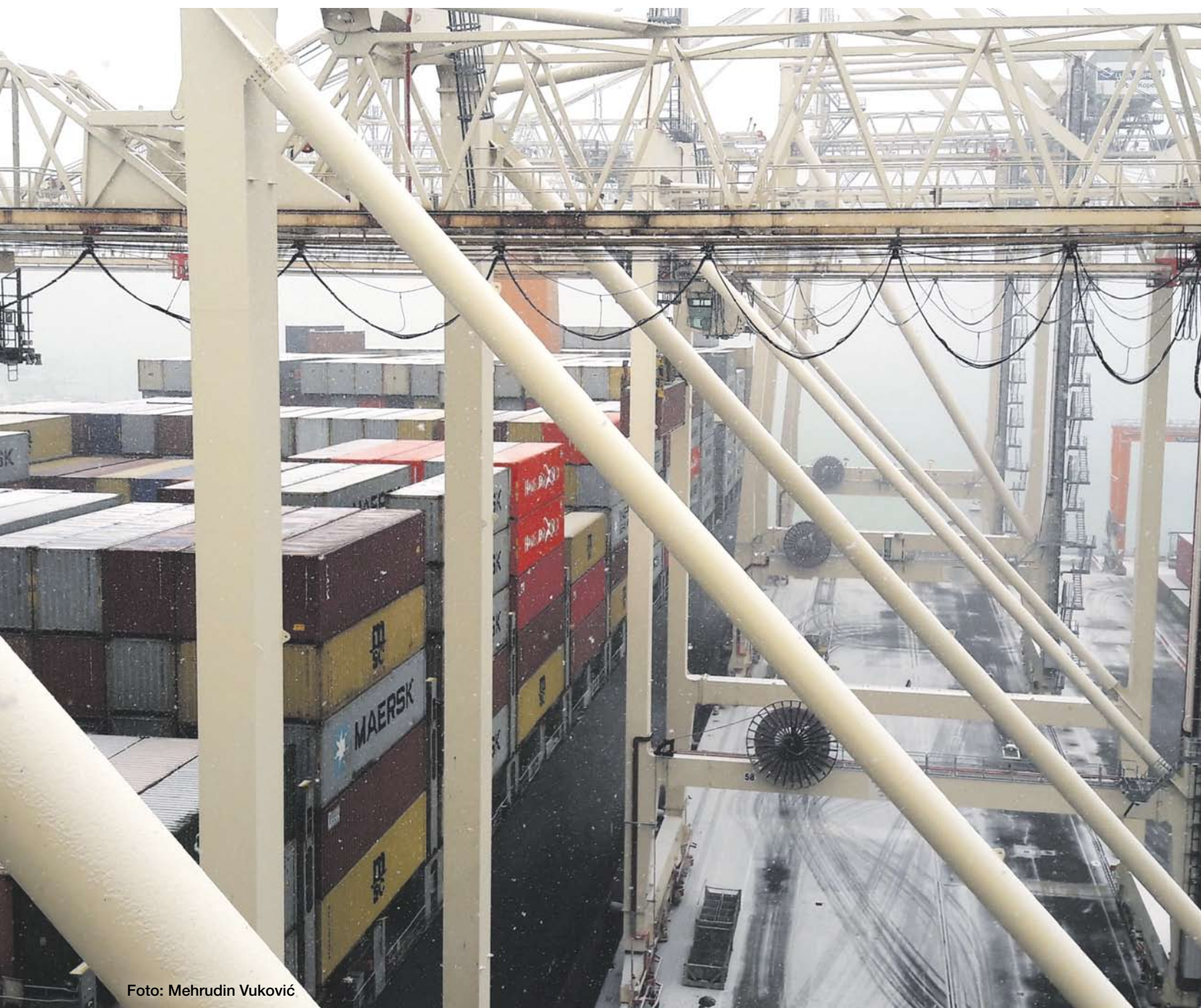


Foto: Mehruđin Vuković

Poslovni  
načrt  
za  
leto  
2018

Dan  
pomorstva

Varstvo  
podatkov

8. marec  
in  
ženske  
v  
pomorstvu

# Dan pomorstva

## Slovenija, pomorska država

7. marca praznujemo slovenski dan pomorstva. S sprejemom Resolucije o pomorski usmeritvi Slovenije se je na ta dan leta 1991 država zavezala, da bo vodila gospodarsko in razvojno politiko, ki bo tudi pomorsko usmerjena. Podpirala bo razvoj koprskega pristanišča in prek njega usmerjen tranzitni in kopenski promet ter spodbujala širitev stalnih pomorskih poti. V okviru tega praznika je tudi letos na Obali potekalo nekaj aktivnosti, ki so na kup zbrale množico ljudi, tako ali drugače povezanih s pomorstvom. Uprava za pomorstvo RS je pripravila regato, kjer so se ekipe pomerile v veslanju s kuterji. Športnemu druženju je sledila okrogla miza na Fakulteti za pomorstvo, kjer so s strokovnega vidika obdelali tri teme – varnost v pomorstvu, kartografijo in izobraževanju slovenskih pomorščakov. Zvečer je v Avditoriju sledila še svečana proslava, kjer so se zvrstili številni govorniki, tako iz pomorskega sveta kot iz političnega vrha.

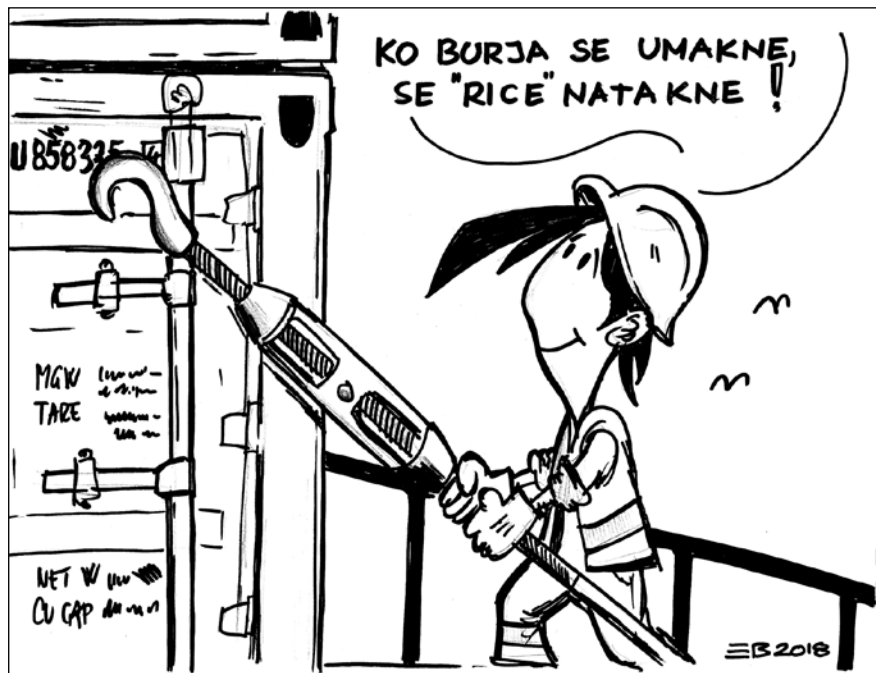


V Kopru so na ploščadi nasproti Hotela Koper otvorili maketo 2. tira, ki bo na ogled do konca meseca, nato pa se seli v Ljubljano. Na dogodku so bili tudi premier Miro Cerar, minister Peter Gašperšič in Dimitrij Zadel, predsednik uprave Luke Koper in drugi predstavniki tako oblasti kot gospodarstva.

Foto: Tomaž Primožič/FPA



S kuterji so tekmovala ekipe Slovenske vojske, Fakultete za pomorstvo in promet skupaj s Srednjo pomorsko šolo, Uprave za pomorstvo RS in razširjene ekipe Luke Koper, v kateri sta moči zaradi delovne preobremenjenosti na koncu združila Luka Koper INPO in Adria Tow ter suvereno zastopala ekipo. Veslali so vsak proti vsakemu, zmagala je Slovenska vojska, srebrni so bili FPP in SPŠ, tretje mesto pa so zasedli naši sodelavci. Na sliki stojijo od leve: Aganovič Elvedin, Marinovič Zoran, Božič Gorazd, Marinkovič Nenad, Alagič Dejan, Jovanovič Dorjan, vsi Luka Koper INPO in Andrej Čendak Dumanič, Adria Tow ter spredaj Černetič Robert in Mihael Gerk, oba Adria Tow.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.

Izdaja Luka Koper, d. d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Mateja Dominko

Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Tatjana Jazbec, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Korado Špeh, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Mara Žerjal

Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

E-pošta uredništva:  
luski.glasnik@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: 1650 izvodov

Časopis je brezplačen.

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Zakaj ne bi v Luki  
zaposlili žerjavistke?



Foto: Peter Kleva

## Slovenija je pomorska država z velikim P

Nekaj dni pred izidom marčevske številke Luškega glasnika smo obeležili dva praznika, Dan pomorstva in Dan žena. Prvi je izključno slovenski praznik, drugi pa mednarodni. Če se ustavimo najprej pri slednjem, ima ta v svetu pomorstva še poseben pomen, saj so v pomorskih poklicih še dandanes večinoma moški. Pa vendar najdemo tudi ženske na najvišjih položajih. Med raziskovanjem za uvodnik sem ugotovil, da je kar nekaj žensk kapetank turističnih ladij. Najdemo pa jih tudi za krmilom tovornih ladij. Zgovoren je sicer podatek, da je bilo leta 2016 med 1.445 kapetani nemških kontejnerskih ladij le 11 žensk. Pa vendar so ženske prodrle tudi v tem poklicu, ki je bil do nedavnega izključno moški. Sicer pa v nekaterih primerih kapitani na ladje vzamejo tudi svoje družine, vsaj včasih je bilo tako. In zakaj ne bi mogla kapetanka poveljevati ladji v družbi svojega partnerja in otrok? Zakaj ne bi v Luki Koper zaposlili žerjavistke? V nekaterih pristaniščih po svetu jih imajo in poznavalci pravijo, da so bolj zanesljive kot njihovi moški kolegi. V skupini Luka Koper je trenutno samo 111 žensk, večinoma v podpornih službah, čeprav je tudi nekaj dispečerk, disponentk in skladiščnic. Vendar tudi med vozniki mehanizacije najdemo ženske, sicer zaposlene pri zunanjih izvajalcih, ampak dokazujejo, da Koper ne zaostaja za svetovnimi trendi.

To so tiste majhne in drobne spremembe v družbi, ki me vsakokrat navdajajo z upanjem, da smo lahko vendarle optimistični glede usode človeštva. Danes se nam zdi skoraj nemogoče, da so ženske v Švici, kot zadnji evropski državi dobile volilno pravico šele leta 1971 (v enem švicarskem kantonu celo leta 1991!!!). To je dokaz, da se kot družba razvijamo, na bolje, čeprav se nam zdi včasih vse črno, ko se ozremo po svetu. Ženske so v razvitem, civiliziranem svetu

dosegle enakopravnost, ne pa še popolne enakosti, v plačilu, priznanju njihovih sposobnosti in razumevanju njihove vloge v družbi. Zato osebno ne praznujem 8. marca oziroma ne čutim potrebe, da bi se moral enkrat na leto pokloniti dosežkom in pravicam žensk, ki so si jih morale izboriti. Niso jim bile podarjene, ravno zaradi šovinističnega razumevanja druge polovice populacije. Nikoli v življenju nisem niti pomislil, da bi bila ženska zaradi svojega spola manj vredna, manj sposobna ali manj upravičena do nečesa kot moški, zato brez slabe vesti nobeno leto ne kupim rož. Ampak vsak vikend posesam stanovanje, občasno pomijem posodo, obesim perilo in kdaj tudi skuham, edino likati se mi pa res ne da, priznam.

Drugi praznik, ki sem ga omenil v uvodu je slovenski Dan pomorstva. Čeprav poznamo še dva dneva pomorstva, prvi je evropski in ga praznujemo 20. maja, drugi pa mednarodni in ga praznujemo 27. septembra – letos Svetovna pomorska organizacija IMO praznuje celo okroglo, 70-letnico. Slovenski Dan pomorstva ima korenine v resoluciji o pomorski usmeritvi države, ki jo je tedanja slovenska skupščina sprejela 7. marca 1991 leta. Od takrat se je marsikaj spremenilo, predvsem v pomorski industriji in z njo povezani logistiki. Tako kot pri drugih panogah smo bili priča propadom (ladjedelnštvo), krčenju (ribištvo), spremembam lastništva (ladjarstvo), pa vendar tudi neslutnemu preporodu in velikemu razvojnemu koraku pristaniške in logistične dejavnosti, ki je postala vodilna in vzor ostalim v tem delu Evrope. Zato smo lahko tudi ob Dnevu pomorstva optimistični in hkrati pozorni, da ne bi nikdar pozabili, da je tudi Slovenija pomorska država z velikim P.

Sebastjan Šik  
Odgovorni urednik

# Ambiciozni načrti za leto 2018

Skupina Luka Koper v leto 2018 vstopa ambiciozno in presega začrtane rezultate iz sprejetega strateškega poslovnega načrta iz leta 2015, predvsem v delu ladijskega pretovora kontejnerjev, čistih prihodkov od prodaje in čiste dobičkonosnosti kapitala ROE.

Hkrati pa je Luka Koper zaostala pri pravočasnem zagotavljanju dodatnih zmogljivosti s ključnimi novimi naložbami, kjer bo potrebno v letu 2018 doseči pomembne premike.

Poslovanje v letu 2018 pa bo odvisno še od dveh pomembnih dejavnikov. Prvi je povezan z usodo Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper, ki je še vedno v presoji vrhovnega sodišča. Zato je družba Luka Koper, d. d., v poslovni načrt za leto 2018 vključila stroške iz naslova takse na pretovor od julija dalje.

Drugi dejavnik se nanaša na problematiko izvajalcev pristaniških storitev (IPS). Strategija IPS bo predstavljena nadzornemu svetu družbe na naslednji (marčevski) seji, čemur bo sledil tudi akcijski načrt za implementacijo te strategije.

Poslovni načrt za letošnje leto predvideva 203 dodatne zaposlitve, pretežno v operativi, na podlagi potrjene strategije IPS pa bo potrebno pristopiti k rebalansu poslovnega načrta.

Ključni poslovni podatki - načrt 2018	Luka Koper, d. d.	Skupina Luka Koper
<b>Finančni podatki</b>		
Čisti prihodki od prodaje	228 mio €	232 mio €
- tržna dejavnost	215 mio €	219 mio €
- izvajanje gospodarskih javnih služb	13 mio €	13 mio €
Poslovni izid iz poslovanja (EBIT)	55 mio €	57 mio €
Poslovni izid iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA)	84 mio €	86 mio €
Čisti poslovni izid	48 mio €	49 mio €
Čista dobičkonosnost kapitala (ROE)	13,7 mio €	12,9 mio €
Naložbe	51,9 mio €	52,3 mio €
<b>Ladijski pretovor</b>	23 mio ton	

V letu 2018 načrtujemo ladijski pretovor v obsegu kot je bil dosežen v letu 2017. Največja rast je še vedno predvidena na strateških blagovnih skupinah kontejnerjev (8 %) in avtomobilov (4 %), na skupno raven ladijskega pretovora v 2018 pa bo zaradi načrtovanega enkratnega dogodka (obširnejša

vzdrževalna dela in remont plavža stranke v zaledju) najbolj vplival manjši pretovor razsutih tovorov.

Naložbene aktivnosti bomo skladno s strategijo družbe usmerili predvsem v povečanje kapacitet kontejnerskega terminala na južnem delu prvega pomola, izgradnjo novega RO-RO veza v tretjem

bazenu, pridobitev dodatnih skladiščnih površin za vozila ter izgradnjo novega vhoda v pristanišče. Večina ključnih projektov je še vedno pogojena s pridobivanjem ustreznih soglasij in z izvedbo postopkov javnega naročanja. Zato bomo v letu 2018 nadaljevali in okrepili konstruktivni dialog z vsemi institucionalnimi deležniki.

## Nadzorni svet je potrdil poslovni načrt in imenoval novega delavskega direktorja

16. februarja so se na redni seji zbrali nadzorniki Luke Koper, d. d.. Podali so soglasje k poslovnemu načrtu družbe in skupine Luka Koper za leto 2018. Nadzorni svet je na predlog Sveta delavcev sporazumno prekinil pogodbo o poslovanju s **Stojanom Čeparjem** ter na mesto člana uprave – delavskega direktorja za petletni mandat imenoval **Vojka Rotarja**.



Z leve: Vojko Rotar, član uprave - delavski direktor Luke Koper, Uroš Ilić, predsednik nadzornega sveta Luke Koper in Dimitrij Zadel, predsednik uprave Luke Koper.

Foto: Sebastijan Šik

## Na predstavitvi na FPP ponovno veliko zanimanja za Luko

Slovenija mora izkoristiti svojo obmorsko lego in ugoden geoprometni položaj na stari celini.

Da bi prometni sistem učinkovito funkcioniral, pa potrebuje visoko usposobljene strokovne in znanstvene kadre, ki bodo s svojimi znanji obvladovali teorije sistemov, upravljanja in vodenja, problematiko eksploatacije prometne infrastrukture in transportnih sredstev, tehnologijo in organizacijo prometa vseh prometnih panog, transportno logistiko, ekonomiko, varnost



Na obeh predstavitvah se je v šolskih klopih gnetlo precej mladih interesentov za pomorske in prometne dejavnosti, zato upamo, da bo takšen tudi vpis v novem študijskem letu. Foto: Arhiv FPP



**Rok** (sedi drugi z desne) je bodočim študentom povedal nekaj splošnih informacij o luki ter predstavil delovna mesta in možnosti štipendiranja. **Jure** (stoji) je kot bivši diplomant FPP udeležencem govoril o tem, kako široko je panoga vpeta v vsakdanje življenje ter predstavil kontinuirano sodelovanje Luke Koper s Fakulteto za pomorstvo tako na znanstvenem kakor na izobraževalnem področju.

Foto: Arhiv FPP

prometa in zakonitosti razvoja prometa v funkciji

družbenega, gospodarskega in trajnostnega razvoja.

Kot v večini panog dobrega kadra na tem področju žal primanjkuje, zato je Fakulteta

za pomorstvo in promet februarja predstavila, kako iskana znanja prenašajo na bodoče rodove in katere študijske programe v ta namen izvajajo.

Udeležence so nagovorili vodstvo Fakultete za pomorstvo, profesorji, predstavnik Uprave RS za pomorstvo, predstavnik Slovenske vojske ter predstavniki gospodarstva, med katerimi sva bila tudi **Rok Štemberger** ter **Jure Barovič** iz Luke Koper.

Predstavila sva Luko Koper, posebnosti pristaniškega dela in poklicev ter dragoceno sodelovanje s Fakulteto za pomorstvo in promet.

Dijaki pred odločanjem za nadaljnjo smer študija zbirajo informacije tako o delovnem okolju in naravi dela kot priložnostih za zaposlitev.

Jure Barovič

## Yassas\* Andromeda!

En tip tovornih ladij, ki prihajajo v Koper, so tudi ladje za tekoče tovore, bolj popularno rečeno tankerji (ang. tank = cisterna). Med njimi so tudi članice flote ladjarja TEN - Tsakos Energy Navigation LTD, ki pa imajo specifično lastnost. Zanimivo je, da imajo nekatere na krmi izpisano ime ladje

in matično pristanišče v grških črkah. Andromeda iz Pireja (na fotografiji) in njene sestrskeske ladje tako ob postanku v Koprju marsikoga spomnijo na zibelko zahodne civilizacije in deželo bogov ali pa zgolj in samo na ... poletni oddih na rajskih plažah. :) (\*Pozdravljena, Andromeda)



Foto: Kristijan Bračun

## Luka Koper aktualna za bavarska podjetja



Udeležili smo se DHLovega dogodka, ki je bil namenjen promociji južne transportne poti. Na srečanju smo imeli priložnost predstaviti Luko Koper, ki predstavlja pomembno in učinkovito pristanišče za bavarsko tržišče. Skozi pogovore in povpraševanja, ki smo jih med in po dogodku že dobili, smo zabeležili veliko zanimanja med bavarskimi podjetji po storitvah Luke Koper. Večinoma za pretovor polnih kontejnerjev, kot tudi za polnjenje in praznjenje

kontejnerjev ter pretovor hitro pokvarljivega blaga.

Nemški trg, predvsem pa regiji Bavarska in Baden-Württemberg, predstavlja velik razvojni potencial za Luko Koper, ki zato tam svojo prisotnost krepi s številnimi komercialnimi aktivnostmi. S tem se predstavljamo kot učinkovita alternativa že utečenim transportnim potem preko severnoevropskih pristanišč.

Tekst in foto: Primož Benčič

## Nova železniška linija do bavarske prestolnice

Slovenski železniški operater Adria kombi je vzpostavil nov direktni servis, ki bo povezoval kontejnerski terminal Luke Koper s terminalom Riem v Münchnu, sprva trikrat tedensko v obe smeri. Iz Koprja je prvi vlak krenil 6. marca.

Bavarska sodi med gospodarsko najbolj razvite in izvozno orientirane nemške dežele, južna Nemčija nasploh pa je za Luko Koper pomembno tržišče, kjer še zdaleč niso izkoriščeni vsi potenciali.

Začetki sodelovanja segajo v sedemdeseta leta prejšnjega stoletja, ko se je nemški trg s sadjem in zelenjavo iz Sredozemskih držav oskrboval prav preko Koprja. Zaradi preferencialnih sporazumov EU je kasneje ta promet močno upadel, vendar je Luka Koper svojo priložnost izkoristila po vstopu Slovenije v EU.

V 2017 smo v Koprju pretovorili več kot 550.000 ton blaga za nemški trg, prevladujejo lahkopokvarljivo blago, les, živino in vozila.



Adria Kombi ©, foto: Miško Kranjec

## Ekipa Hyundai Avstrija na letni konferenci tudi pri nas

Družba Hyundai Avstrija je prvi marčevski vikend v Koprju in Portorožu organizirala 3-dnevno letno konferenco za svoje zaposlene in za mrežo prodajalcev Hyundaijevih vozil v Avstriji. Konference se je udeležilo 35 ljudi pod vodstvom glavnega direktorja Hyundai Avstrija **Rolanda Punzengruberja**. Prvi dan dogodka, 2. marca smo jih sprejeli tudi v naši družbi in jim predstavili in pokazali pristanišče. Poudarek je bil seveda na avtomobilskem terminalu ter razvoju in načrtovanih investicijah za avtomobilski terminal v naslednjem kratkoročnem obdobju.

Hyundai je že tradicionalno ena najpomembnejših

avtomobilskih znamk v koprskem pristanišču. Zgodba o uspehu kontinuiranega pretovora avtomobilov v Koprju se je namreč začela prav s Hyundaiem in sicer maja 1990 z ladjo

European Venture', ki je v Koper pripeljala okoli 300 Hyundaijevih vozil za slovenski trg.

Za avstrijsko tržišče v zadnjih letih sicer pretovorimo okrog 8.500 Hyundai vozil letno, kar pomeni okoli 10 % vseh

pretovorjenih Hyundaijev v Koprju. Njihovi prodajni cilji za letošnje leto so še znatno višji, saj že beležijo veliko povpraševanje po svojem novem SUV modelu - Hyundai Kona.

Tekst in foto: Mitja Dujc



Za začetek letne konference Hyundai Avstrija je ekipa prišla na obisk koprskega pristanišča.

## Študentski dom Prisoje nič več v lasti Luke Koper

Luka Koper ima v lasti več nepremičnin tudi izven luške ograje. Med njimi so počitniški apartmaji na treh lokacijah, v Koprju pa denimo še Garni hotel Pristan in nekdanja samska domova v Prisojah, od katerih je petnadstropni blok že pred leti preuredila v turistični objekt. Prav

za nakup slednjega se je zaradi velikega pomanjkanja študentskih postelj že dlje zanimala Univerza na Primorskem (UP), se je pa zatikalo pri administraciji.

Oktobra lani je UP končno prejela soglasje Ministrstva za finance za pridobitev sredstev za nakup stavbe.



Z leve: Dragan Marušič, Dimitrij Zadel in Metod Podkrižnik

Univerza je zanjo odštela skoraj 2,5 milijona evrov, s čimer je pridobila 160 ležišč za študente obalnih fakultet. Prodajno pogodbo so 2. marca podpisali predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** in član uprave **Metod Podkrižnik**, s strani Univerze na Primorskem pa rektor **Dragan Marušič**.

Po podpisu je predsednik uprave Dimitrij Zadel povedal: »Z zadovoljstvom zaključujemo dolg postopek prodaje objekta v Olmu, s čimer bo UP dobila nov zagon in se lahko razvijala v pravo smer.« Rektor UP Dragan Marušič je

dodal: »Za nas je nakup izjemnega pomena, saj se bodo z novimi ležišči nastanitvene zmogljivosti naše univerze povečale za 60 odstotkov. Skupno bo imela tako UP 382 lastnih ležišč, kar pa je za sedanjo pokritost nastanitev vpisanih študentov v primerjavi z ostalima dvema slovenskima javnima univerzama še vedno premalo.« Ne čudi zato interes UP, da bi v prihodnosti kupila še star samski dom Luke Koper, ki pa je v primerjavi s prodanim objektom potreben temeljite prenovne.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

## Na obisku maroška delegacija

Konec februarja se je v Sloveniji mudila na uradnem obisku delegacija Svetniške zbornice parlamenta Kraljevine Maroko, ki je med drugim obiskala tudi Luko Koper. Koprsko pristanišče so izbrali namenoma, saj je Maroko tudi pomorska država, ki v zadnjih letih intenzivno vlagata v infrastrukturo v svojih pristaniščih, tako na atlantski kot sredozemski obali. Luka Koper je z maroškimi pristanišči povezana z več ladijskimi linijami, ki povezujejo sredozemska pristanišča, v lanskem letu je količina blagovne menjave med Marokom in Luko Koper presegla 333.000 ton. Gre predvsem za les, železove proizvode, papir, nekatere sipke tovore in avtomobile. Kot so poudarili predstavniki maroške delegacije, je



Maroko vstopna točka za blago za Afriko, med tem ko je Slovenija vstopna točka za blago za srednjo Evropo, zato vidijo velik potencial za porast blagovne menjave. Dejstvo je, da je Maroko tradicionalno

bolj povezan preko ladijskih linij s Španijo, Francijo in tirensko obalo Italije, zato si bodo predstavniki Svetniške zbornice maroškega parlamenta prizadevali, da bi maroški logisti prepoznali

prednosti Kopra in v bodoče bolj izkoriščali krajše kopenske povezave do trgov srednje Evrope, ki jih ponuja Luka Koper.

Sebastjan Šik

## Električna vozila v logistiki in transportu

V Barceloni je 15. februarja pod okriljem EU projekta CarEsmatic potekala konferenca z naslovom Električna vozila v logistiki in transportu. Tema konference je bila zelo aktualna, saj se električna vozila vse bolj uveljavljajo, prinašajo pa tudi spremembe na področju avtomobilske logistike in na transportnih poteh, katerih del so tudi pristanišča.

Na dogodku so poleg projektnih partnerjev sodelovali tudi proizvajalci

električnih vozil Renault, Nissan in Toyota. Prodaja električnih avtomobilov se v Evropi intenzivno povečuje, čemur se bodo morali prilagoditi tudi logistični akterji. V Kopru in Barceloni, vodilnih sredozemskih lukah za avtomobilski promet, ki sta tudi partnerici projekta CarEsmatic, budno spremljajo trende v avtomobilski panogi in že danes izboljšujejo sisteme ravnanja z okoljem in energetske učinkovitosti,

tudi z nakupi električnih vozil za lastne potrebe. V okviru projekta pristanišči načrtujeta poskusno postavitve električnih polnilnic, ki jih bo testiral eden vodilnih avtomobilskih ladjarjev v Sredozemlju Neptune Lines.

Udeleženci so si lahko ogledali tudi, kako v Barceloni izvajajo prilagoditev železniške infrastrukture na avtomobilskem terminalu, ki bo po zaključku podpiral tri različne širine tirov, vključno

z evropskim standardom. V Luki Koper bomo zgradili RO-RO privez v tretjem bazenu in VI. skupino tirov, o čemer obširneje pišemo na strani 20.



## ADRION za sodelovanje jadranskih in ionskih pristanišč

Konec februarja sta **Maša Čertalič** in **Roberto Richter** iz Področja strateškega razvoja odpotovala v Kalabrijo, kjer se je odvil dvodnevni ustanovni sestanek za EU projekt ISTEN. Cilj projekta je izboljšanje in optimizacija prometnih tokov, zmanjšanje ozkih grl ter analiza ovir na TEN-T koridorju.

Člani projekta bomo v skupno bazo najprej zbrali aktualne prometne podatke za jadransko-ionsko regijo in naredili akcijski plan, ki ga bo vodil grški Univerzitetni

center za promet iz Soluna. Tako zbrani podatki bodo odlična iztočnica za planirane pilotne aktivnosti, ki bodo potekale v projektnih morskimi pristaniščih v Kopru, Baru, Šibeniku in Solunu. Skladno z omenjenimi cilji želimo izboljšati zmogljivosti načrtovanja udeležencev v prometu (pristaniški terminal/logistični operaterji, špediterji, železniška podjetja), ki se soočajo z enakimi izzivi razvoja multimodalnega prevoza in učinkovitosti omrežja na koridorju TEN-T.

Eden glavnih ciljev projekta ISTEN za Luko Koper je izboljšanje multimodalnega transporta skozi koprsko pristanišče. V okviru projekta zato nameravamo razviti konkretne tehnološke informacijske izboljšave za potrebe kontejnerskega terminala in skladiščenja oz. dostave in odstave kontejnerjev v našem pristanišču. Gre za sledenje razvojnemu načrtom Luke Koper na tem pomembnem segmentu pretovora.

Ostala pristanišča, ki sodelujejo v projektu,

načrtujejo razvoj in posodobitev programske pristaniške opreme oziroma pristaniškega sistema, ki bi povezali terminale in druge člane v transportno-logistični verigi.

Roberto Richter



## O kibernetiski varnosti v pristaniščih

V okviru projekta SECNET je 27. februarja v Benetkah potekal seminar na temo pristaniške varnosti, s poudarkom na novih grožnjah, ki nastajajo ob vedno večji odvisnosti pristanišč od informacijskih in komunikacijskih sistemov. Iz Luke Koper smo se dogodka udeležili **Maša Čertalič**, **Dejan Železnik**, **Aleš Horvat**, **Jure Barovič** in **Martina Gržančič**, saj je seminar predstavljal dobro priložnost, da se seznanimo z novimi trendi na področju kibernetiske varnosti, hkrati pa tudi za srečanje s kolegi iz pristanišč Benetke in Trst.

Med govorniki gre izpostaviti predvsem prisotnost dveh

strokovnjakov s področja varnosti, to sta **Vincenzo Paolo Leone** iz italijanske generalne uprave luških kapitanij, ki je za potrebe Evropske komisije opravljal inšpekcijske nadzore v pristaniščih EU, in **Roberto Setola**, svetovalec italijanske vlade na področju varnosti kritične infrastrukture, ki v Rimu koordinira specialistični študij »Home Security«. Leone je izpostavil, da na nivoju Evropske unije premalo pozornosti namenjamo kibernetiski varnosti v pristaniščih in da je izmenjava informacij na nivoju držav članic še vedno skromna. Zaradi odmevnejših napadov, kot je tisti, ki je zaznamoval Antwerpen (neopaženi vdori

so potekali od leta 2011 do leta 2013), smo se začeli zavedati, da so z vdori v pristaniške sisteme povezana pomembna tveganja za nastanek realne, materialne škode. Zdaj temu postopoma sledijo tudi večja vlaganja v zaščito v te sisteme. Setola je poudaril, da šibkost pristanišč izhaja ravno iz njihove kompleksnosti, saj v pristaniščih prihaja do številnih interakcij med številnimi subjekti, ki imajo lahko tudi nasprotno interese. Zato poudarja, da je potrebno nujno vzpostaviti sodelovanje med vsemi tistimi akterji, ki so v pristanišču zadolženi za pristaniško varnost. Poleg tega je izpostavil še, da moramo kibernetisko varnost

jemati ne le kot skrb oddelka za informacijsko tehnologijo, temveč v povezavi z oddelkom, ki je odgovoren za fizično varnost.

Martina Gržančič



Projekt SECNET se izvaja znotraj programa Interreg V-A Italija – Slovenija (2014 - 2020) in je deležen 85% sofinanciranja Evropskega sklada za regionalni razvoj. Projekt vodi Uprava pristaniškega sistema vzhodnega Jadrana (pristanišče Trst), v njem pa poleg pristanišč Benetke in Luke Koper sodelujejo še Univerza v Trstu, Univerza na Primorskem in Srednjeevropska pobuda.



## V Miamiju tudi letos veliko zanimanja za Koper

5. marca je svoja vrata v Miamiju odprl sejem Seatrade Cruise Global 2018, največji dogodek v branži potniškega ladijskega turizma, kjer se predstavi več kot tisoč razstavljalcev iz celega sveta. Slovenija se predstavlja kot zanimiva evropska destinacija s še velikim potencialom. Člani slovenske delegacije glede na zaznano zanimanje napovedujejo izjemno uspešni sezoni 2019 in 2020.

Sejma Seatrade Cruise Global se udeležujejo praktično vsi, ki v navtičnem turizmu in z njim povezanimi dejavnostmi kaj pomenijo. Ladjarji, ladjedelnice, pristanišča, organizatorji potovanj in izletov ter predstavniki lokalnih in državnih turističnih združenj. V slovenski delegaciji so poleg Luke Koper tudi predstavniki Mestne občine Koper, Slovenske turistične organizacije, turističnih agencij, avtobusnega prevoznika in ladijske agencije.

Koper velja za uveljavljeno destinacijo ladijskega potniškega turizma, kljub temu pa ima še veliko neizkoriščenih potencialov. Na slovenski stojnici so se mudili praktično vsi pomembnejši ladjarji - med njimi Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line, Oceania, Seabourn, Princess Cruises, Costa Crociere, MSC Cruises, Thompson Cruises in drugi



V slovenski delegaciji, ki predstavlja Koper kot destinacijo za turistična ladijska križarjenja, je tudi Bojan Babič (levo) iz Luke Koper.

akterji, ki so v Kopru že bili in s katerimi še bolje sodelovati. Ladjarji Sloveniji in Kopru priznavajo kar nekaj prednosti pred drugimi pristanišči severnega Jadrana, predvsem so to dobra kulinarčna in dogodkovna ponudba, urejenost krajev in bližina mestnega jedra.

Tudi sicer je letos stanje na področju ladijskega potniškega turizma izredno pozitivno. Ladjarji beležijo rekordne

rezultate, število potnikov se izjemno povečuje, trend rasti števila potnikov tako na svetovnem kot evropskem trgu pa naj se ne bi ustavil niti v naslednjih letih. Lani je s potniškimi ladjami po svetu potovalo **24 milijonov potnikov**, po evropskih destinacijah pa 7 milijonov. Napovedi za prihodnja leta so po besedah slovenske delegacije še bolj obetavne, zanimanje za Sredozemlje je vse večje.



Foto: Mateja Dominko

## Priznanje za vodjo pristaniške varnosti

Naš sodelavec **Boris Kankaraš** je od Vlade Republike Slovenije, konkretno od poveljnika Civilne Zaščite, prejel odlikovanje za svoje delo - bronasti znak Civilne zaščite RS. V utemeljitvi so zapisali: »Boris Kankaraš že vrsto let vodi pristaniško varnost, katere pomemben del so tudi izredni dogodki na območju Luke Koper. Že od prihoda na to mesto se je zavzemal za sodelovanje vseh organov in služb, ki delujejo na področju zaščite, reševanja in pomoči (ZRP), pa tudi širše, s ciljem boljšega in hitrejšega ukrepanja v primeru nesreč na

območju Luke Koper. Kankaraš aktivno sodeluje pri pripravah in izvedbah usposabljanj in vaj v sistemu ZRP. S svojimi izkušnjami pripomore h kvalitetnejšemu in strokovnejšemu usposabljanju ter urjenju enot in služb Civilne zaščite ter ostalih subjektov. S svojim delom nedvomno pripomore k ugledu in prepoznavnosti sistema ZRP ter njegovemu uspešnemu delovanju.«

Skrb za varnost tudi izven luških meja na kopnem in na morju je del naše družbene odgovornosti, zato Borisu iskreno čestitamo ob prejemu odlikovanja.

## Vesti iz pristaniške skupnosti

Na zadnji skupščini Sekcije pristaniških špediterjev v februarju je bil imenovan nov izvršilni odbor, ki ga sestavljajo:

**Fabio Hrvat**, Interservice d. o. o.,

**Peter Bandelj**, DB Schenker,

**Clelia Vidic**, PGS d. o. o.,

**Inga Vergles**, Gefco,

**Matjaž Barut**, RCM d. o. o. in

**Ljubo Mijatović**, Gemini d. o. o.

Predsednik sekcije ostaja **Čedomir Bojanić**, Fining d. o. o.

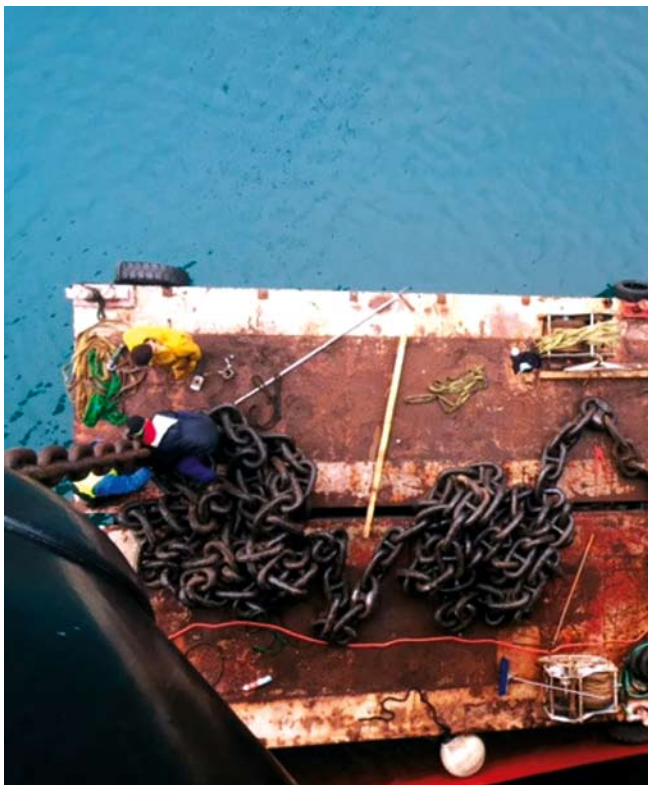


# Evropsko nebo brez sidra

Ladja Cielo D'Europa je priplula iz Južne Afrike, kjer so nanjo naložili 115.000 ton železove rude, namenjene v Koper. Evropsko nebo je sicer ladja za prevoz razsutih tovorov in je pri nas že bila, tokrat pa je bil njen obisk vseeno malo poseben.



Ladja je kot običajno napovedala svoj prihod, hkrati pa naročila servisna dela za izredno popravilo. Med plovbo na odprtem morju je izgubila desno sidro. Tudi laik lahko opazi, da na njej že vizualno nekaj manjka. Zaradi velike zasedenosti terminala terminal za razsute tovore je bila ladja s pomanjkljivo sidrno opremo precej časa na sidrišču, dnevi čakanja pa vseeno niso bili zaman.



Posadka na ladji in strokovna ekipa na kopnem sta pripravili vse potrebno za menjavo sidrne verige in izgubljenega sidra. Z maonami so do ladje najprej dostavili rezervne dele za pripravo del na sidru in opremo za varjenje.



Po pripravljalnih delih smo ladjo sprejeli v pristanišče in jo privezali za obalo v tretjem bazenu. Z luškimi dvigali smo rezervno sidro z ladje prenesli na maono, od tam pa ga je podjetje Sirio pričvrstilo na novo verigo.

## Popravila ladij

Pri tovrstnih nujnih popravilih in izrednih dogodkih na ladji, se zgodba običajno začne tako: ladjar pošlje povpraševanje na nekaj pomorskih agencij in se glede na hitrost in strokovnost odziva agencije odloči, komu bo zaupal posredovanje pri potrebnih popravilih na ladji, nabavi delov in podobno. V primeru Cielo d'Europa je bila denimo agencija zadolžena za vse potrebne logistične rešitve s podizvajalci del, organizacijo prevoza in razkladanja potrebnih rezervnih delov s kamionov na maone ter prevoz delov na ladjo. Agent poskrbi tudi za carinske postopke in usklajevanje del s pristaniščem. Gre za primer zgledega sodelovanja posadke, agencije za pomorstvo, Uprave za pomorstvo in pristanišča.



Cielo d'Europa je spet dobila svojo popolno podobo in funkcionalnost, zato je po razkladanju tovora lahko zapustila Koper in odplula po širnih morjih, novim destinacijam naproti.

Mateja Dominko  
Foto: agencijski arhiv

## Evropsko nebo z mednarodno verigo

Številne zanimivosti v zvezi s servisom in montažo verige in sidra, nam je iz rokava stresel **Tomi Brulc** iz podjetja **Sirio**, ki je delo tudi odlično opravilo. Rezervno 10-tonsko sidro je ladja imela že na krovu, zato zanimivo zgodbo v resnici nosi veriga.

Iskali so jo po celi Evropi, na koncu pa nekaj manj kot 40 metrov standardne verige za tako veliko ladjo in sidro našli v dveh državah. Po 9 kosov so se odpravili na Nizozemsko, 4 kose pa so v Koper s kamionom pripeljali iz Grčije. Vsak od 13 kosov verige je bil dolg 27,5 metrov in je tehtal 5,2 tone. Nato je sledil najtežji del, ko so morali vse posamezne kose med seboj sestaviti in spojiti s posebnimi členi. Skupaj so tako na ladjo pritrdili okrog 85 ton novega železa.

»To sicer delamo približno petkrat letno, najpogosteje menjujemo samo sidro, ki ga ladja izgubi ali pa se med plovbo zatakne za kakšen greben in zvije. Zelo pogosto to delamo na tankerjih, ki pridejo z Malte. Tam je namreč pod gladino kamnit greben, kjer ladje pogosto sidro zvijejo ali pa jim ga celo polomi, v najslabšem primeru pa kar odtrga,« je končal zanimivo pripoved Brulc.

## V Kopru ustvarjamo uspešno rokometno zgodbo

V Kopru smo imeli pred leti odličen moški rokometni klub, ki je sodil med osem najboljših ekip v Evropi. Leta 2013 je klub ostal brez glavnega pokrovitelja in 2-milijonskega proračuna, kar je skoraj pomenilo konec te uspešne rokometne zgodbe. Tedaj se je zbrala peščica rokometnih navdušencev, ki so koprski moški rokomet

ohranili pri življenju in ga v petih letih dvignili na zavidljiv nivo. Danes igrajo v prvi ligi, evropskem pokalu, imajo zavidljiv mladinski pogon, trener članov, ki je v svetu veliko rokometno ime, pa je hkrati tudi selektor slovenske moške rokometne reprezentance. Prvega moža kluba in prvega moža članske

ekipe smo zato povabili na pogovor.

**Aljoša Bertok**,  
predsednik upravnega  
odбора Rokometnega  
društva Koper

**KLUB JE STAR 5 LET,  
PREHODILI PA STE ŽE  
ZAHTEVNO IN STRMO POT.**

Ko je prejšnji klub zapustil glavni sponzor, bi lahko klub prepustili propadu ali pa mnogo težje - začeti znova. To je bil zelo pomemben trenutek, ko smo se odločali, kako naprej. V iskanju rešitve smo k sreči dobili v brezplačno uporabo športni objekt dvorano Bonifika, za nas tako pomembno utrdbo in dom. Prvo sezono smo izpeljali skromno, smo pa zato že prvo leto z igralci 16-letniki dosegli preskok iz tretje v drugo ligo. Čez dve leti smo prešli v prvo B ligo, še dve leti kasneje pa končno kadrom, z našimi fanti, ki so zrasli na Bonifiki.

**EDEN OD VEČJIH  
SPONZORJEV KLUBA JE  
TUDI LUKA KOPER.**

Seveda brez podpore sponzorjev ne bi mogli obstati. Luka Koper nas podpira skoraj od samega začetka. Verjamem, da nas je prepoznala kot nekaj več, pa tudi dokazali smo, da znamo. Luka Koper je eno redkih velikih podjetij na Obali, ki lahko konkretno podpira naš projekt.

Sponzorji lahko na transparenten način spremljajo, kako porabimo denar. Vidiijo, da smo skromni in nas tudi zato podpirajo. V klub je vključenih veliko ljudi, med njimi je večina prostovoljcev. Nikoli ni noben sponzor vplival na nobeno našo odločitev, smo povsem samostojni, seveda pa sponzorje seznanjamo z dogajanjem v klubu. Naša prednost za sponzorje je tudi, da imamo pozitiven predznak, smo brez negativnih zgodb in slabe zgodovine.

(Nadaljevanje na naslednji strani)



Skoraj vsi igralci RD Koper so »zrasli« na Bonifiki, zato so tribune na domačih tekmah polne, podpora klubu pa velika.

Foto: Zdravko Primožič/FPA

(Nadaljevanje s prejšnje strani)

## ZA 9 AVTOBUSOV PODMLADKA

Veliko pozornosti namenjamo otrokom in mladini. V okviru šolskega rokometna na kar 11 koprskih osnovnih šolah vadi okoli 280 otrok, ki se nato vključujejo v klubske selekcije. V selekcije jih včlanjujemo že pri 10 ali 11 letih, imamo pa vseh 8 starostnih kategorij, v katerih vadi še preko 120 mladih rokometišev. Mladinci tekmujejo v 1. državni mladinski ligi, vse ostale ekipe se enakovredno kosajo z najboljšimi ekipami v državi in uvrščajo v finalne boje. Veliko truda vlagamo tudi v izbor kvalitetnega trenerskega kadra in glede na kvaliteto dela ter številčnost naših članov se ni bati za nadaljnji razvoj rokometna v Kopru.

## KAKŠNA JE PRIHODNOST KOPRSKEGA ROKOMETA?

Naše prireditve so najbolj obiskana športna dogajanja na Obali. Imamo domači kader in vrhunskega trenerja. Ko smo se odločali za **Veselina Vujoviča**, nismo vedeli, če bo privolil v sodelovanje z nami. Danes smo neizmerno veseli in ponosni, da je z nami. Imamo perspektivo, vizijo. Vemo, kaj želimo. Luka Koper nam lahko pri tem izdatneje pomaga. Tudi pogoje za delo imamo kar dobre, vendar postajamo tako velik klub, da bi za optimalno delo potrebovali dvorano Bonifika samo zase. Mlajše kategorije velikokrat trenirajo na polovici dvorane, včasih tudi dve selekciji skupaj. Nekatere selekcije občasno trenirajo tudi na Škofijah. Tudi drugi klubi občutijo prostorsko stisko, zato vsi nestrpnost pričakujemo še eno športno dvorano na Bonifiki. Če se želimo kosati s Celjem in z Velenjem, to enostavno potrebujemo. Nas pa letos čaka posebno zahtevna sezona, saj smo se uvrstili v skupinski del WHF pokala, kjer igra 16 najboljših ekip v Evropi. Imeli bomo dodatne tekme doma in v tujini, ki so finančno zelo zahtevne. Evropska rokometna zveza za razliko od recimo nogometne zveze ne krije stroškov, tako da za prihodnja tekmovanja

še nimamo zaprte finančne konstrukcije.

## KAKO VIDITE PRISTANIŠČE IN LUKO KOPER VI?

Kot domačin s ponosom gledam na razvoj Luke Koper in menim, da je glavni motor gospodarskega razvoja v regiji, na katerega je vezana usoda marsikatere družine. Verjamem, da je sedanja ureditev upravljanja s pristaniščem pravilna. Je tudi res, da nekaj negativnih vplivov na okolje obstaja, a vidim, da se trudijo tudi na tem področju. Ne strinjam se s tistimi, ki so proti razvoju in širjenju pristanišča, raje imam tiste, ki so za razvoj, vendar na način, ki bi čim manj škodoval okolju.

**Veselin Vujović**,  
trener članske ekipe  
in selektor slovenske  
moške rokometne  
reprezentance

## ODLOČILI STE SE ZA KOPER NAMESTO BOGATEJŠIH KLUBOV. BI SE DANES TUDI TAKO ODLOČILI, ALI MORDA VČASIH POMISLITE, DA VAM TEGA NI BILO TREBA?

Ko sem sprejel to odločitev, nisem imel dogovora z nobenim klubom. Menil sem, da mi bo delo z mlado ekipo pomagalo priti v formo, tudi trener mora biti v formi in narediti vse, da mlada ekipa napreduje. Seveda so bili trenutki, ko sem pomislil, da to morda ni bila najboljša izbira in da bi se lahko odločil drugače. Vendar sem z delom v Kopru zelo zadovoljen. Ko vidim, kaj smo vse dosegli in kako mladi igralci napredujejo, ničesar ne obžalujem.

## ČAKA VAS VELIKO TEKEM NA RAZLIČNIH RAVNEH, TUDI ZA SVETOVNO PRVENSTVO. KAKŠNI SO VAŠI CILJI?

Cilji so visoki, vendar moramo biti realni. Koper je dosegel zgodovinski uspeh, ko se je uvrstil v skupinsko fazo pokala EHF, ko smo mislili, da je to največ, kar lahko dosežemo. Sledila je zmaga na Finskem, ki nam je dala upanje, da se lahko vmešamo celo v boj za napredovanje v četrtfinale. Po

obeh tekmah z Nexejem pa se je izkazalo, da so Hrvati izkušenejša ekipa in da nam za ta preboj še nekaj manjka. V reprezentanci pa nas čakajo kvalifikacije z najmočnejšo ekipo v tem delu, igramo z Madžari. Slovenija bo naredila vse, da bi se znašla na svetovnem prvenstvu, ki se poleti odvija v Nemčiji in na Danskem.

## SE TOREJ VESELITE POLETJA?

Veselim se, ker bo konec sezone (smeh). A šalo na stran, veselim se, ker bomo reprezentančno tekmo z Madžari junija odigrali v Kopru. Arena Bonifika bo polna, navijači, ki ljubijo rokomet, bodo prišli navijati za reprezentanco Slovenije, vesel pa sem tudi, ker sem sam na čelu te reprezentance.



## IMATE MANDAT DO LETA 2020. BOSTE OSTALI, SI TEGA ŽELITE? KAKŠNI SO VAŠI NAČRTI?

Trener ima kovčke vselej pripravljene. Danes si najboljši, na vrhu, že jutri kdo zaradi slabega rezultata lahko zahteva tvoj odhod. Seveda si želim dokončati svoj mandat in Slovence popeljati na Olimpijske igre v Tokio. Za seboj bi rad zapustil močno reprezentanco, morda sodelovanje tudi nadaljujemo. Trenersko delo je trd kruh, kot temu rečemo, težko ga je opravljati. Toda nisem našel lepšega in boljšega mesta, kot je tisto na robu rokometnega terena, in dokler bo tako, ostajam zvest temu poslanstvu in ostajam tu.

## KAKO GLEDATE NA PODPORO LOKALNE DRUŽBE?

Zelo sem zadovoljen, kako Koprčani živijo za rokomet in nas navijači in lokalni prebivalci podpirajo. Najlepše je videti otroke, ki so se razvili in danes na svoj način pišejo evropsko športno zgodovino. Odkar sem tu, nisem doživel kritike na svoj račun, tudi takrat ne, ko nam ni šlo najbolje. Zaradi podpore v klubu in pri ljudeh sem zelo srečen.

## STE BILI KDAJ V ČRNOGORSKI LUKI BAR, STE SI KOT ŠOLAR OGLEDALI TO PRISTANIŠČE?

Seveda. V šolskem programu je bil ta ogled obvezen, rad se spominjam ladij velikank, ki so preko oceanov plule v

to črnogorsko luko. Za nas pa so bile najbolj eksotične tiste, ki so iz Afrike vozile banane. Rad se spominjam tistih časov.

## STE OBISKALI LUKO KOPER?

Žal še nisem bil tam, nihče mi še ni ponudil te prilžnosti. Iz svojega stanovanja na Markovcu vidim, kako gost je pomorski promet in koliko ladij pluje v luko. Rad bi odšel v Luko, se spoznal z vodstvom in ljudmi, ki delajo tam. To delo ni lahko, a je pošteno in težko, zato te ljudi spoštujem.

Sonja Kranjec  
Mateja Dominko

# Živahna inovativna dejavnost tudi v preteklem letu

V preteklem letu je bilo v družbi Luki Koper in v odvisnih družbah podanih skupno 544 izboljšav, od tega so bile v prakso uvedene 203 izboljšave.

To predstavlja 41% realizacijo, s čimer smo dosegli zastavljeni načrt, za leto 2018 je planiran delež uvedenih izboljšav 42%. Vse uvedene izboljšave smo razvrstili po kriteriju učinka po produktivnosti dela, izboljšanju kakovosti storitev, prihranku materiala in energije, izboljšanju varstva pri delu, izboljšanju procesov dela, zmanjšanju vplivov na okolje in drugem. Največ izboljšav je vplivalo na večjo produktivnost dela, takih je bila kar polovica. »Aktivnosti v Področju upravljanja in razvoja poslovnih procesov (PURPP) bodo v letu 2018 usmerjene v izboljšanje postopka reševanja izboljšav (podana eZahteva), redno spodbujanje inovativne dejavnosti prek timov za kakovost, strokovno pomoč zaposlenim pri podajanju predlogov izboljšav in pospeševanje reševanja podanih izboljšav,« je povzel **Edi Markič** iz PURPP.

V preteklem letu je bil za inovatorja leta izbran **Valter Grlj**, ki je v zadnjih treh letih podal večje število tehničnih predlogov izboljšav, večina

jih je bila realiziranih. Ena od njegovih večjih tehničnih izboljšav je bila manipulacija vezanja posameznih 24-metrskih tirnic v veze po 5 tirnic po navodilih stranke. V sklopu te manipulacije je bilo izvedeno več tehničnih izboljšav (različni pripomočki, orodja, uporaba manipulatorja namesto dvigala, nova tehnologija dela). Omogočile so enostavnejše in hitrejšje posamezne operacije, povečanje produktivnosti pretovora, hkrati pa občutno zmanjšale stroške manipulacije tirnic in dodatnega dela pri vezanju le-teh v veze. Grlj je v okviru tega izpostavil tri svoje predloge izboljšav: prvi je naprava za zvijanje jeklenih trakov, s katero so uspeli poenostaviti in skrajšati čas za pripravo jeklenih trakov za vezanje tirnic v veze. Drugi je pripomoček za nastavljanje lesene podloge in povezovalnega traku, s katerim povezujejo tirnice v veze. Tretja izboljšava je uporaba distančne plošče za razdvajanje in sestavljanje tirnic.



Naprava za nastavljanje lesene podloge in povezovalnega traku za vezanje tirnic v veze po pet tirnic; za nastavljanje je potreben en delavec, po prvotni zasnovi pa dva.

Foto: Valter Grlj

## KAKO NASTAJAJO IDEJE ZA IZBOLJŠAVE?

Valter: »Dnevno pretovarjamo različne tovore različnih dimenzij, oblik in teže na različna prevozna sredstva, ladje, kontejnerje, vozila. Pri tem uporabljamo različna orodja, pripomočke in mehanizacijo. Od poslovnih strank, naročnikov del, prevoznikov ali operative prihajajo razne zahteve, kako določen tovor preložiti, skladiščiti ali prepeljati. Lahko gre za že znani, pogosto pa tudi neznan tovor oz. manipulacijo, lahko gre za nove zahteve strank ali kaj drugega. Tedaj nastopi naša tehnološka služba, ki mora najti hitro in izvedljivo rešitev. Tehnična rešitev oz. naprava mora biti praktična, funkcionalna in delavcem čim bolj prijazna. Ko se vse to združi, je po mojem mnenju prispevek inovacije največji. Seveda je treba pred uvedbo izboljšave natančno izračunati ekonomsko upravičenost naložbe, dodatno podati delovna navodila, razdelati tehnologijo dela in drugo.

Začetno spopadanje s problemom sploh ni preprosto, saj najprej »tipamo v temi«, preigravamo različne tehnične in tehnološke osnutke, kako to izpeljati in katera orodja uporabiti. Za posamezne rešitve moramo

razviti ali nabaviti nova orodja, za katera nimamo izkušenj in pri uporabi le-teh naletimo na ogromno neznank. Včasih se zgodi, da moramo celotno razdelavo problema opustiti in nastaviti popolnoma nov osnutek. Pri tem se zanašamo na svoje izkušnje in znanje. Za sprejemanje pomembnih odločitev je potrebno veliko poguma, včasih pa tudi malo sreče. Npr. pri mojih inovacijah pripomočkov za vezanje tirnic je šlo za Luko povsem nov način dela glede na dosedanje manipulacije. Pomeni novo tehnologijo dela, uporabo novih orodij, opreme in mehanizacije. Iz izkušenj in preiščenih idej smo razdelali cel nov delovni proces, naredili ali nabavili potrebno opremo, tehnologijo dela uvedli v prakso in uspešno zadovoljili naročnikove zahteve.

Moram pa opozoriti na še en vidik uvajanja izboljšav. Ko gre za nove oz. še neutečene stopke dela, potrebujemo ogromno energije in časa, da delavce in vse udeležence v procesu prepričamo, da novosti pri delu sprejmejo. Ko vsi to sprejmejo, smo dosegli bistvo, to je, da se določeno delo lahko opravi hitro, kvalitetno in ekonomsko upravičeno.«

Sonja Kranjec



Pri razkladanju posamičnih tirnic z vagonov s pomočjo distančne plošče razdvojimo tirnice v sklope po pet. Po zaključenem vezanju tirnic z distančno ploščo spet sestavimo sklope po deset tirnic, ki so pripravljene za nakladanje na ladje.

Foto: Valter Grlj

## Meritve nizkofrekvenčnih elektromagnetnih polj



Največja vrednost visokofrekvenčnega elektromagnetnega polja je bila izmerjena na merilni točki pod skladiščem 15 v smeri oddajnikov. Rezultat je zanemarljiv, saj je bila izmerjena vrednost manj kot 1 % mejne vrednosti (0,35 %). Foto: \_\_\_\_\_

Vsak dan se srečujemo z različnimi viri elektromagnetnih polj (EMP), ki so do določene mejne vrednosti za zdravje ljudi še sprejemljiva in neškodljiva. Na določenih delovnih mestih v pristanišču je tveganje za izpostavljenost EMP višje kakor na drugih. Zato smo na pobudo zaposlenih izvedli meritve elektromagnetnih polj na tistih delovnih mestih, kjer je obstajal sum za morebitno višje tveganje.

Merilna mesta smo s pomočjo pooblaščenec iz varstva pri delu izbrali glede na prošnje posameznikov. Meritve smo izvedli na enajstih merilnih mestih v pristanišču:

1 - Pristaniška varnost, okolica komunikacijske omarice, komunikacijsko središče, 2 - Pristaniška varnost, izdaja dovolilnic, center pisarne, 3 - Terminal za sipke tovore (TST), nadzorni center, th hale; 4 - TST, pisarna skladiščniki, th hale, 5 - TST, pisarna delovodje delavnice; 6 - TST, magnetni trak; 7 - Terminal za tekoče tovore (TTT), prostor z elektro omaricami (kontejner

gasilci); 8 - Silos, pisarna, nad transformatorsko pisarno; 9 - obala Evropski energetski terminal (EET), magnet, transportni trak; 10 - Kontejnerski terminal (KT), dispečerski center; 11 - KT, kabina dvigala KD 51.

### REZULTATI OPRAVLJENIH MERITEV

Izmerjene učinkovite vrednosti električne poljske jakosti v nobeni od izbranih merilnih mest ne presegajo predlagane opozorilne vrednosti glede na uredbo o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti elektromagnetnim sevanjem. Niti izmerjene učinkovite vrednosti gostote magnetnega pretoka v nobeni od izbranih merilnih mest ne presegajo predlagane opozorilne vrednosti.

Zaključna ugotovitev meritev je, da obremenitev okolja z visokofrekvenčnimi elektromagnetnim sevanjem izven zaščitene okolice delujočih postaj ne presega mejnih vrednosti in je kot takšna sprejemljiva za okolje.

Miha Uršič

## Po pristanišču le z brezhibnimi kolesi

**V družbi podpiramo in spodbujamo uporabo koles na območju pristanišča, so pa prav ti ena ranjivejših skupin udeležencev v prometu. Zato je na prvem mestu njihova varnost, ki je pogosto odvisna tudi od samih prevoznih sredstev - koles.**

Le brezhibna kolesa so varna kolesa, pri pregledu koles na terenu pa smo ugotovili, da je veliko predvsem »neluških« koles neustreznih. Po celotnem območju pristanišča smo opazili tudi veliko zapuščenih koles in odločno naredili red med »pristaniškimi bicikli«.

V luškem prometu je bilo precej koles, ki niso izpolnjevala niti osnovnih zahtev za varno vožnjo. Kolesarji so se vozili s kolesi brez zavor, odsevnikov, luči ali

naprave za oddajanje zvočnih signalov, včasih pa tudi brez več ali celo vseh naštetih delov. V zmanjšani vidljivosti ob slabem vremenu, ponoči ter ob stalnem povečevanju prometa na pristaniškem območju so ti kolesarji zato predstavljali veliko nevarnost zase in okolico. Zaradi zagotavljanja varnosti vseh udeležencev na območju pristanišča smo sprejeli brezkompromisno odločitev, da se lahko za potrebe delovnih procesov po pristanišču vozijo le tehnično brezhibna kolesa.

V sodelovanju s Področjem pristaniške varnosti smo večino neustreznih koles v uporabi in tudi zapuščenih koles zbrali na varovanem območju. Vsem odgovornim vodjem izvajalcev pristaniških storitev smo poslali obvestilo o novem režimu glede koles



Na skladišču neustreznih in zapuščenih koles, ki so samevala po vseh kotičkih pristanišča, se je zbralo preko 80 koles.

Foto: Klemen Štravs

v pristanišču, navodila za prevzem svojih koles z deponije ter kako kolesa registrirajo. Do 31. januarja

2018 so lahko lastniki prevzeli kolesa, zbrana na varovanem območju, in popravili pomanjkljivosti

ter jih usposobili za varno vožnjo. Le za taka kolesa so nato lahko zaprosili za identifikacijske (registrske) tablice.

Po 16. februarju 2018 se smejo na območju pristanišča uporabljati samo brezhibna kolesa, opremljena z delujočima zavorama, delujočo sprednjo in zadnjo lučjo, z nameščenimi odsevniki na kolesih in delujočo napravo za oddajanje zvočnih signalov. Vsa kolesa morajo biti registrirana in opremljena s pripadajočo registrsko tablico.

Neustrezna kolesa bodo tudi v bodoče odstranjena iz prometa, dokler lastniki ne odpravijo pomanjklivosti, saj ogrožajo varnost ne le uporabnika kolesa, ampak tudi vseh ostalih udeležencev v prometu po luki. Na luških cestah nas je vedno več, ceste pa so še vedno dolge »le« 70 kilometrov.

Miha Uršič  
Mateja Dominko

## Zanimivosti o kolesih

Letno proizvedemo okrog 100 milijonov novih koles, trge so začela osvajati električna kolesa.

Na Kitajskem je v uporabi že pol milijarde koles, so jih pa na Kitajsko prvič uvozili v 19. stoletju.

Zaradi zasičenosti velikih mest z avtomobili so se v zadnjih 30. letih razvili kolesarski kurirski servisi, ki slovijo po veliki hitrosti dostave in prekaljenem izogibanju prometnih zamaškov ter drugim oviram na cestah.

Američani uporabljajo kolesa za manj kot 1 % svojih poti, Evropejci na splošno več, Nizozemci recimo za kar 30%.

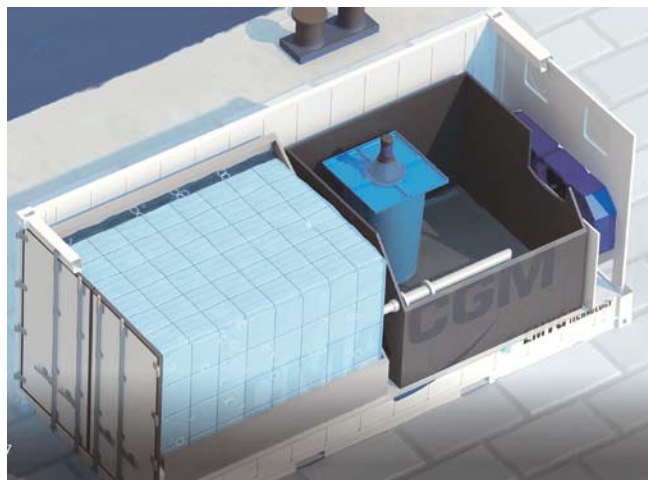
Slovcem zaenkrat kolesarjenje še vedno predstavlja predvsem rekreacijo in prosti čas, ne pa alternativno prevozno sredstvo v službo.

# Novosti hladilnih kontejnerjev

Pomorski promet se z iskanjem optimalnih rešitev za prevoz najrazličnejšega blaga nenehno razvija. Verjetno je največji preskok najbolj opazen pri prevozu hrane in pijače, kjer je želja in cilj, da hrana do končnega porabnika pripotuje čim bolj sveža.

Na naših mizah se znajde tudi sveža hrana iz najbolj oddaljenih krajev sveta. Pozimi uživamo v praktično vseh vrstah sadja, ki ga pri nas obiramo le v nekaj poletnih mesecih, na trgovinske police pa jih s kontejnerji pripeljejo iz eksotičnih dežel. Od sadja in zelenjave iz karibskih otokov in Južne Amerike do morskih dobrot iz Tihega oceana.

V Luki Koper že desetletja pretovarjamo najrazličnejše vrste sadja in zelenjave, ki jih ladjarji pripeljejo iz oddaljenih krajev in so namenjene na številne evropske trge. »Embalaža« oz. transportna enota, v kateri tak tovor potuje so hladilni kontejnerji (ang. reefer), ki so v času transporta priključeni na elektriko in ohranjajo ustrezno temperaturo tovora. V želji po čimboljšem transportu tega specifičnega blaga, hladilne kontejnerje tehnološko nenehno izboljšujejo.



CMA CGM je predstavil inovativni sistem črpalke in filtrov, ki skrbijo, da po komorah v kontejnerju ves čas potovanja kroži slana voda s pravo temperaturo in količino kisika.

Foto: arhiv CMA CGM

Med zadnjimi inovacijami je tudi sistem za prevoz živih rakov in školjk, ki so sicer potovali zamrznjeni. Sistem ima rezervoar s slano vodo in črpalke s filtri, ki zasedata del kontejnerja ter komoro z manjšimi prostori za živali. Tehnologija je sicer

šele v testni fazi, vendar je zanimanja zanjo vedno več. Glede na dolgoletne izkušnje Luke Koper na področju hladilnih kontejnerjev, bi jo v naslednjih letih lahko pričeli uporabljati tudi pri nas.

Primož Benčič

## Kako »porediti« kontejnersko ladjo?

Koper obiskujejo kontejnerske velikanke - ladje matice, ki pa so jim lastniki glede na razmere v pomorstvu in zahteve v panogi naknadno kapaciteto še povečali. Lep primer so denimo Gudrun Maersk (na fotografiji) in njenih 5 sestrskih ladij matic, na katerih so konec leta 2015 v kitajski ladjedelnici Qingdao dvignili komandni most za višino dveh povišanih (ang. high cube) kontejnerjev. Bolj plastično opisano, kapitanski most so »dvignili« za dobrih 5 metrov, s čimer je ladja matica pridobila prostor za 1.300 dodatnih TEU.

Še drugačna »poreditev« ladij na malo drugačen



način, pa je aktualna tudi za ladjarja CMA CGM, ki naj bi nekaj svojih ladij letos poslal v ladjedelnice. Tam jim bodo v dolžino dobesedno dodali zavirljivih 30 metrov. Velikanke bodo tako po novem dolge skoraj 400

metrov, skladiščna kapaciteta kontejnerjev na ladji pa se bo s 14.000 TEU povečala na enormnih 17.000 TEU.

Kristijan Bračun  
Mateja Dominko  
Foto: Kristijan Bračun

## Nova oprema za najtežje tovore

Z zadnjimi nakupi je Luka Koper razširila ponudbo, saj bo lahko pretovarjala še težje tovore kot sedaj. Predvsem pa bo delo s temi tovari varnejše.

Opremo smo nabavili pri podjetju Terberg in podjetju Seacom. Gre za dva

terminalska vlačilca, dva vpenjalna priključka ter več terminalskih prikolic nosilnosti od 65 DO 120 ton.

Terminalska vlačilca, model TT223 in TR323, se razlikujeta predvsem po tipu pogona (4x2 ali 4x4) in vlečni moči - vlečeta lahko do 165



Terminalski vlačilci Terberg



Vpenjalni priključek Safeneck

ton skupne teže. Oba modela bomo uporabljali za prevoz generalnih tovorov, kot so les v vezih, pločevina v kolutih, cevi, razni jekleni proizvodi in projektni tovari.

Model TR323 je posebna izvedba terminalskega vlačilca, na katerega lahko

namestimo priključek Safeneck (varnostni vrat). Priključek omogoča varno prevažanje težkih tovorov, tudi 120 do 150 ton pri premagovanju večjih klančin, celo do 16 %.

Tekst in foto:  
Goran Kocjančič

## Gradimo nov tir v zaledju tretjega bazena

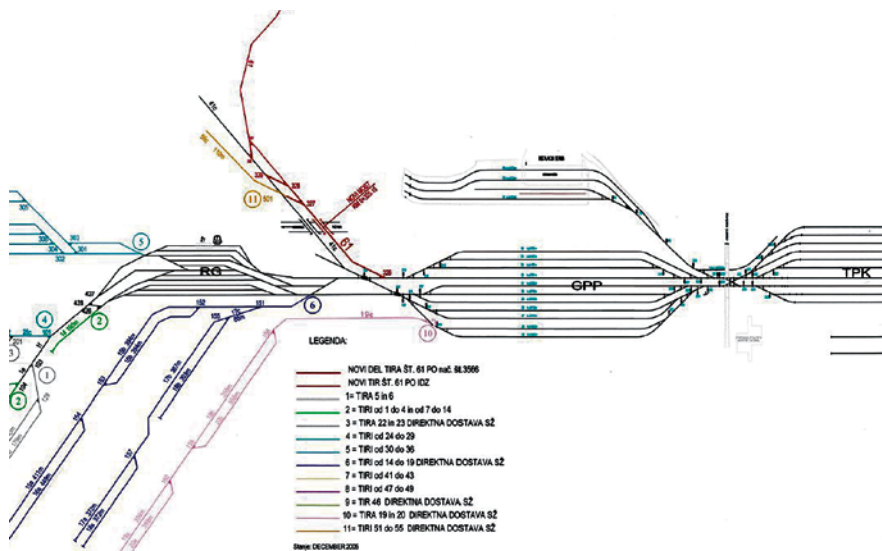
Leta 2014 smo se odločili, da dotrajani stari most čez reko Rižano v osi tira 41c postopno saniramo in ga nato ponovno usposobimo za cestni in železniški promet. Da pa v času del luški promet na tem mestu ne bi zastal, smo postavili nov nadomestni most, na katerem danes gradimo

nov tir številka 61. S tem bomo povečali pretočnost na železniški infrastrukturi. Gre za načrtovanje vnaprej, ki upošteva ureditev severovzhodnega dela pristanišča, skrajno vzhodnega srminskega dela ter površin v zaledju tretjega bazena.



Vlak pelje čez stari most, ob njem pa v nastajanju novi (levo). Na desni strani fotografije se lepo vidi del kretnice 501, na katero se bo priključila nova kretnica 601 s tirom 61.

Foto: Aleksander Glavina



S tirom 61 (vrisan z rdečo) bo vzpostavljena dodatna povezava luških površin z glavno pristaniško postajo (GPP) in tovorno postajo Koper (TPK). Za poznavalce dodajamo, da bo to urejeno z luško kretnico številka 501, ki trenutno povezuje 4. in 5. skupino tirov na pomolu II.

V okviru izvedbe del smo na tem področju uredili tudi elektro kabelsko kanalizacijo in s tem omogočili širitev elektroenergetskega omrežja za potrebe bodočih investicij na severovzhodnem delu pristanišča. Letos bomo pričeli tudi z gradnjo cestne navezave na Srminski vhod in gradnjo 6. skupine tirov, ki se bo na novi tir 61

navezovala preko obstoječe 501 in nove kretnice 601 in jo bodo uporabljali predvsem na Terminalu za avtomobile (tiri od 62 do 65). Investicija bo predvidoma zaključena in predana v uporabo poleti 2019.

Aleksander Glavina  
in David Dolher



## Izmenjava dobrih praks z zaposlenimi v Premogovniku Velenje

Svet delavcev Luke Koper je član Združenja svetov delavcev Slovenije, ki občasno organizira izobraževanja in študijska srečanja za svoje člane. Glavni poudarek je izmenjava dobrih praks in konkretnih izkušenj svetnikov iz različnih podjetij, branž in okolij.

Tokrat smo se zato odzvali vabilu kolegov iz Premogovnika Velenje, d. o. o., ki so nam v Muzeju premogovništva Slovenije najprej predstavili podjetje, svoje delovanje in utečene prakse soupravljanja različnih organov. Sledil je ogled dela dejavnosti premogovnika, v rudarski obleki in s čelado pa smo se spustili tudi pod zemljo, kjer so nam predstavili delo rudarjev nekoč in danes. Doživetje vzbuja spoštovanje do tega dela in rudarjev, ki svoj kruh služijo globoko pod zemljo in zato v zelo specifičnih delovnih pogojih. Po prvem vtisu največ pozornosti tako družba, delavci kot organi namenijo zato varnosti pri delu oz. pogojem za delo.



Med obiskom smo si ogledali tudi enega od nekdanjih aktivnih rovin premogovnika Velenje - jame Škale. Obisk se začne s spustom 140 metrov pod površje, rudarji danes kopljejo še dobrih 350 metrov globlje. Z leve: Mirko Slosar, Mladen Jovičič, Mehrudin Vuković, Rok Parovel, Mateja Dominko in Miroslav Rogić.

Pristanišče kot velik objekt, ki z umeščenoostjo v lokalno okolje zagotovo vpliva nanj, se zato zlahka poistoveti z marsikaterim vprašanjem

premogovnika, predstavniki zaposlenih v rudniku pa so imeli za nas tudi številna vprašanja na področju soupravljanja, sodelovanja

med različnimi organi v družbi in položajem delavca.

Mateja Dominko

## Podpisan socialni sporazum

Uprava Luke Koper, d. o. o., in Sindikat žerjavistov pomorskih dejavnosti sta 27. februarja podpisala sporazum, ki družbi zagotavlja dolgoročni socialni mir. Podpisniki so se strinjali, da je sporazum v interesu celotnega pristaniškega sistema in vseh spremljajočih pristaniških dejavnosti, saj zagotavlja dolgoročno stabilno poslovno okolje in je temelj za kontinuiran in konstruktiven dialog med socialnimi partnerji.

## Dovolilnice za voznike tovornjakov

Šoferji tovornjakov bodo lahko od 1. maja dalje na varovano območje pristanišča vstopali le z veljavno osebno dovolilnico. Za ta korak se je Luka Koper odločila zaradi

vse strožjih mednarodnih in nacionalnih predpisov na področju varnosti v pristaniščih. Področje pristaniške varnosti Luke Koper je z izdajo dovolilnic

(letnih in za enkratni vstop) že pričelo.

Več informacij je na voljo na <https://www.luka-kp.si/slo/vodnik-za-tovornjake>



Foto: Mateja Dominko

## Praznovali smo dan žena

8. marca, za dan žena, smo si zaposlene v Skupini Luka Koper ogledale gledališko predstavo Za dame, v kateri je nastopal komik, voditelj in igralec Tadej Toš. Uspel nas je popolnoma presenetiti tako z nastopom v vlogi glasbenika in pevca kot z vsebino predstave.



Po predstavi se nam je pridružil glavni igralec, s katerim smo se fotografirale in nazdravile. Hvala, Luka Koper za prijeten večer.

Postregel nam je s Prešernovimi poezijami, ki so zaživele v rokferski preobleki.

»Včerajšnja predstava nas je popeljala na pot odkrivanja prvega slovenskega rokerja,

### Franceta Prešerna.

Tadej Toš me je povsem presenetil,« je po predstavi povedala sodelavka Justina. Njegova največja značilnost pa še vedno ostaja edinstven humor, ki se dotakne vseh.

administraciji na terminalih. Imamo pa tudi dve dispečerki in eno disponentko. Zaradi narave dela je zaposlenih bistveno več moških (88 %).

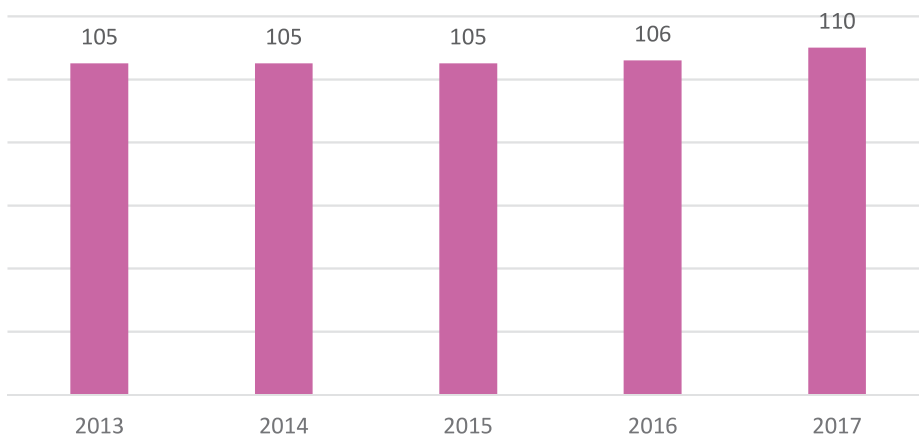
Tekst in foto: Mateja Clarici



Z vabilom na gledališko predstavo Luka Koper že tradicionalno izkazuje pozornost do sodelavk ob dnevu žena, saj se zaveda njihovega doprinosa družbi. V kolektivu Luke Koper, d. d., je trenutno 110 žensk (12 % vseh zaposlenih), ki so večinoma zaposlene v strokovnih službah in

Ob mednarodnem dnevu žena so delavke francoskega ladjarja CMA CGM sprožile kampanjo #WeAreShipping, s katero želijo opozoriti, da pomorstvo in z njim povezani poklici niso izključno v domeni moških. Kampanja je na družbenih omrežjih doživela zelo dober odziv. Iz Fakultete za pomorstvo in promet v Portorožu so nam povedali, da se zanimanje za take poklice pri ženskah povečuje. V študijskem letu 2017/2018 obiskuje njihove programe kar 122 študentk.

Število zaposlenih žensk v Luki Koper, d. d. 2013 - 2017



# Spremembe Uredbe o varstvu podatkov

Kaj nam prinaša nova uredba o varstvu podatkov? Boljše varstvo osebnih podatkov - nove in okrepljene pravice posameznika.

Uporaba interneta, spletnih omrežij, pametnih naprav in digitalizacija skoraj vseh področij našega življenja so izjemno povečali obseg zbiranja informacij o posameznikih ter pospešili njihov pretok. Posameznikom je lažje slediti, jih profilirati in te informacije uporabljati v različne namene. Pravice posameznikov je zato treba okrepiti, kar bo po novem še strožje urejal nov predpis, ki v zvezi z varstvom osebnih podatkov zagotavlja poenoteno in usklajeno ukrepanje v vseh državah članicah Evropske unije.

Organizacije, ki pri svojem poslovanju potrebujejo vpogled v osebne podatke posameznikov, se srečujejo z izzivom, kako doseči pravo ravnovesje med zajemanjem potrebnih podatkov in spoštovanjem zasebnosti posameznikov. EU je že aprila 2016 sprejela **ново Splošno uredbu o varstvu podatkov** (ang. General Data Protection Regulation – GDPR, nadalje uredba) in določila dveletno prehodno obdobje, v katerem morajo vse organizacije, ki ima podatke o državljanih EU, postati skladna z določbami uredbe.

V Sloveniji in preostalih članicah EU se nova uredba začne uporabljati 25. maja 2018.

Novosti bodo omogočile enostavnejšo in enako varstvo pravic vseh ljudi v EU, tudi v primeru, ko naše podatke zbirajo tuja podjetja, ki nudijo blago ali storitve posameznikom v EU oziroma spremljajo njihovo vedenje dokler to poteka v EU. Uredba želi v vseh evropskih državah poenotiti pravice posameznikov in zagotavljati usklajeno ukrepanje v zvezi z varstvom osebnih podatkov. Nova uredba velja tudi za vsa tuja podjetja, ki spremljajo in obdelujejo osebne podatke državljanov EU.

Splošna uredba sicer postavlja enotna pravila za varstvo osebnih podatkov v EU, nekatera vsebinska in postopkovna vprašanja pa lahko posebej uredijo države članice. Tako bo Zakon o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-2) urejal določena vsebinska področja, kot so uporaba zdravstvenih, biometričnih in genetskih podatkov, nekatere postopkovne vidike (npr. postopek izrekanja sankcij in pravna sredstva) ter relacijo do drugih področij in pravic (npr. dostop do javnih

drugih zahteval, da se njegovi podatki zbršejo. Pravico ima tudi vedeti, kako dolgo se hranijo osebni podatki ter zahtevati popravek, izbris, lahko se tudi pritoži. Podatke se bo tudi lažje preneslo, če bo uporabnik želel denimo zamenjati ponudnika storitve. Posameznik se bo pri nadzornem organu lahko pritožil, imel bo tudi pravico do pravnih sredstev zoper odločitev nadzornega organa ali v primeru neukrepanja nadzornega organa, pravico do odškodnine in odgovornosti.

Upravljevec mora o kršitvi varstva osebnih podatkov najkasneje v 72 urah obvestiti nadzorni organ, v določenih primerih pa tudi posameznika. Javni sektor in podjetja, ki redno in sistematično obsežno spremljajo posameznike ali posebne vrste podatkov o njih, bodo morali imenovati odgovorno osebo za varstvo osebnih podatkov.

Upravljalci ne bodo več dolžni prijavljati zbirke osebnih podatkov v centralni register zbirke osebnih podatkov,



Foto: Peter Kleva

informacij, uporaba osebnih podatkov v znanstvene in statistične namene). ZVOP-2 ne sme spreminjati določb Splošne uredbe, saj se mora uredba neposredno uporabljati.

Rezultat novih pravil naj bi bil večji nadzor nad osebnimi podatki in lažji dostop do lastnih osebnih podatkov. To pomeni, da naj bi bili posamezniki razumljivo obveščeni o tem, kako in za kakšen namen se njegovi osebni podatki obdelujejo. Če posameznik ne želi več, da se njegovi osebni podatki obdelujejo in če ni zakonitih razlogov za njihovo nadaljnjo hrambo, bo lahko od poslovnih subjektov in

Osebne podatke se lahko zbira in obdeluje le z jasno, razumljivo in dokazljivo **privolitvijo posameznika**. Način za **preklic privolitve** mora biti enako enostaven kot podaja privolitve, pa lahko soglasja za nadaljnjo obdelavo osebnih podatkov tudi umakne, še posebej za namen neposrednega trženja.

Upravljevec je dolžan posamezniku zagotoviti osebne podatke v zvezi z njim v strukturirani, splošno uporabljani in strojno berljivi obliki ter pregledne in enostavno dostopne informacije o obdelavi teh podatkov.

določeni upravljalci (po novem v določenem delu tudi za pogodbene obdelovalce) pa bodo še vedno morali voditi katalogu podobne evidence obdelave teh podatkov. To velja tudi za Luko Koper, d. d..

Kršitelja določb o varstvu osebnih podatkov lahko doleti tudi do **20 milijonov evrov kazni, se pa pri izreku sankcij** upošteva veliko kriterijev (malomarnost ali naklep, škoda za posameznika, število prizadetih posameznikov, obnašanje in prejšnja kaznovanost storilca itd.).

Več informacij: [www.ip-rs.si](http://www.ip-rs.si),  
[www.mp.gov.si](http://www.mp.gov.si)  
Mirjana Gontarev

# Ko zimski škornji zamudijo v trgovino

Dež, veter, (ž)led, sneg ... zanimivi naravni pojavi, ki za marsikoga pomenijo le nošenje dežnika, oblačenje ustreznega oblačila ali pač umik v varno in toplo zavetje, dokler nevšečnost ne mine.

V pomorstvu pa znajo ti pojavi povzročiti zelo velike verižne reakcije za celotno logistično-transportno verigo. Na koncu prav vsake poti tovora je posameznik, potrošnik, ki v trgovini kupuje sadje, avto, škornje in vse ostale potrošne dobrine. Torej vsak od nas.



Velike preglavice povzročajo močni vetrovi, še zlasti burja in tramontana.

Foto: Denis Burić



Ob zadnji skoraj enotedenski burji sredi februarja, je zaradi močnih sunkov delo v pristanišču obstalo. V bazenu so se kopičile zadržane ladje, v luki pa so se gnetle prazne, ki so želele ven.



Močni vetrovi lahko lažji tovor tudi premaknejo, s praznimi kontejnerji včasih pometejo kot za šalo, s čimer se pristanišča po svetu spopadamo vsako po svoje. Da bi to preprečili, smo pred leti v luki Koper uvedli dodatno pričvrščevanje kontejnerjev na najbolj izpostavljenih mestih.

Foto: Mateja Clarić



Avtodvigala v pričakovanju na močne sunke vetra in večje nevihte pospravimo.

Foto: Tatjana Jazbec



Zaradi goste megle je včasih poslabšana vidljivost tako na kopnem kot na morju. Uprava za pomorstvo RS v takih primerih pristanišče lahko pripre in se o dovoljenju za premike plovil odloča za vsako ladjo posebej. Tako je bilo tudi prve dni marca letos.



Ledeni oklep je že nekajkrat popolnoma ohromil železniško omrežje, s čimer se je ustavil prevoz po celi državi.

Foto: arhiv SŽ

Narava je res vsemogočna, proti njej je človek majhen in nemočen. Pristanišče je v takih razmerah prisiljeno v čakanje na umiritev vremena, medtem pa se število zadržanih ladij, vlakov in tovornjakov povečuje. Vreme se ne ozira na stalne blagovne tokove, ki vedno bolj zahtevnim potrošnikom skoraj do vrat prinašajo najrazličnejše blago.

Mateja Dominko