

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*



Foto: Branko Furlanič

Otvoritev  
žerjavne  
proge

Zakaj  
ima  
pristanišče  
samo  
en vhod

Obletnica  
družbe  
Adria-Tow

2016  
rekordno  
tudi po  
evropskih  
sredstvih

# Spodbudne novice s sejma Fruitlogistica

Obiskali smo največji sejem sodelujočih v trgovini s sadjem in zelenjavo Fruit Logistica 2017, ki je potekal od 8. do 10. februarja v Berlinu. Ta specializirani sejem s 25. letno tradicijo poteka v času, ko se ga lahko udeleži največ poslovnežev iz vsega sveta. Na sejmu sklepajo posle prodajalci sadja in zelenjave, logisti, proizvajalci pakirnic, semen itd. V številnih halah se je letos na več kot 100.000 kv. metrih predstavilo preko 2.900 razstavljalcev iz 85 držav. Obiskalo ga je več kot 70.000 ljudi.

Na sejmu sva bila **Roman Božič** in **Milena Slobko Jerman**. Obiskala sva poslovne partnerje, ladjarje in špediterje ter potencialne stranke. Na sejmu sta se nama pridružila še **Maša Čertalič** in **Roberto Richter**, ki sicer usklajujeta delo med projektnimi partnerji iz Izraela, Francije in Italije v okviru evropskega projekta

Fresh Food Corridors (FFC). Sejma se je udeležila tudi močna delegacija lokalnih špediterjev, od katerih se je na stojnici ponovno predstavilo podjetje TPG.

Sejem je dober pokazatelj pričakovanih količin pretovora našega terminala za hlajene tovore v nadaljevanju sezone do poletja. Po več sezonah upadanja pretovora, predvsem v prihodu iz Izraela, smo se letos vrnili s spodbudnimi novicami. Izvoz iz Izraela v EU se je v zadnjih petih letih močno zmanjšal, več proizvajalcev se je moralo preusmeriti v drugo dejavnost, zmanjšal se je izvoz paprike in povečuje se izvoz dateljnov, ki pa je količinsko bistveno manjši od paprike. V nadaljevanju sezone lahko letos pričakujemo nekaj več krompirja in citrusov iz Izraela, prav tako tudi večje količine iz Egipta. Količine zelenjave in pomaranč iz Egipta so se v januarju povečale, v začetku februarja smo pretovorili prvo




pošiljko krompirja, ki ga bo več v marcu in aprilu. Na zahtevo stranke bomo do konca februarja v skladišču 16 namestili na stropu zelene luči, ki onemogočajo kaljenje krompirja. K povečanemu pretovoru iz Egipta prispevajo boljši kontejnerski servisi z več prihodi na teden, kar je spodbudno tako za izvoznike, ki lahko odpremljajo tovor iz Kopa večkrat tedensko, kakor tudi za naše operativno delo in prejemnike širom EU. Tržne razmere so se spremenile tudi zaradi vremenskih razmer s pozebo v EU, tako da lahko pričakujemo več uvoza zelenjave, zgodnjega krompirja in citrusov. Spodbudna je tudi naša povečana prepoznavnost pri izvoznikih poljskih jabolok, ki svoj izvoz z območja Bližnjega vzhoda širijo proti Indiji in Kitajski. Pri tem je zanje Koper zanimiv le za tiste destinacije, za katere imamo nekaj dni krajše tranzitne čase v primerjavi s severnimi lukami.

Poudariti je potrebno, da k povečevanju pretovora sadja in zelenjave preko kopskega pristanišča vplivamo s svojim kvalitetnim delom prav vsi udeleženci naše pristaniške skupnosti, od agentov, špediterjev, inšpekcijskih služb, carine, prevoznikov in ladjarjev. Samo kvalitetna in hitra storitev vseh in vsakega udeleženca te verige je porok za krepitev sodelovanja in ohranjanje strank. Ali drugače povedano - kot nam je dejal eden največjih egiptovskih izvoznikov grozdja, ki je že vrsto let naša pomembna stranka, glede napovedi količin v novi sezoni - »Time is the name of the game.«, torej hitra odprema prispelega blaga takoj po prihodu ladje v Luko Koper je za oskrbo oddaljenih destinacij kot so Nizozemska, Velika Britanija, Skandinavija itn. ključnega pomena oz. naša konkurenčna prednost.

Milena Slobko Jerman



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper  
Izdaja Luka Koper, d.d.  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Tatjana Jazbec  
Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Valter Grič, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanovič  
Ilustracije: Klemen Valenčič  
Karikatura: Elvis Božič  
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Požanel  
Produkcija: ČZD Primorske novice  
E-pošta uredništva: lusk.glasnik@luka-kp.si  
Sedež družbe: Luka Koper, d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper  
Časopis je brezplačen.  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1650 izvodov  
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Kapo dol sodelavcem,  
ki so v takih razmerah  
podirali rekorde!



Foto: Mateja Clarici

## Preovor raste, kljub prostorskim omejitvam

Ko sta leta 2008 Luka Koper in država podpisali koncesijsko pogodbo, je bilo določeno tudi koncesijsko območje, ki se je razprostiralo na 280 hektarjih površine. Tisto leto je Luka Koper zaključila s skupnim pretovorom 16 milijonov ton. Osem let kasneje, leta 2016, je Luka Koper pretovorila 22 milijon ton blaga, torej tretjino več kot leta 2008, in to na enaki površini. Kljub temu, da je leta 2011 vlada sprejela državni prostorski načrt, ki pristanišču omogoča širitev površin za tretjino, na 404 hektarje. Zakaj se v petih letih nismo premaknili z mrtve točke? O tem lahko preberete v članku o novih vhodih, kjer izpostavljamo prav ta problem, kako država ni opravila svoje domače naloge. Sprejela je državni prostorski načrt (DPN) za pristanišče, ni pa poskrbela, da bi parcele na območju DPN prenesla v svojo last. Si predstavljate, da bi država, potem, ko je sprejela DPN za gradnjo drugega tira Koper-Divača, ne odkupila parcel na trasi proge? Za pridobitev gradbenega dovoljenja bi potrebovala stavbno pravico slehernega lastnika, ki bi seveda v zameno zahteval neko najemnino ali odškodnino. Tako preprosto ne gre! In to je izvirni greh vseh težav s pridobivanjem novih parcel za pristaniško dejavnost in zamujanjem z investicijami. Odkup, zamenjava, razlastnjenje, rešitve so znane in preizkušene. Zakaj je potrebne toliko hude krvi v odnosih z lokalnimi skupnostmi, z državo, če pa je rešitev tako preprosta? Kjer je volja, je tudi moč. In kjer obstajajo skupni interesi, se najde tudi rešitev. Seveda če ni um zamegljen s parcialnimi interesi, osebnimi zamerami ali egotripi.

Navkljub težavam s pridobivanjem dodatnih parcel, Luka Koper ne miruje. Pravzaprav je pravi čudež, kako uspevamo povečevati pretovor na omejenem območju, ki je povrh vsega

tudi eno samo gradbišče. To še posebej velja za kontejnerski terminal, kjer smo z odprtjem žerjavne proge na nek način zaključili zelo obsežno fazo prilagajanja terminala na novo RMG (mostna dvigala na tirih) tehnologijo. Predstavljajte si sliko terminala s ptičje perspektive in na severnem delu gradnjo žerjavne proge, podaljševanje treh železniških tirov, gradnjo dveh novih, na vzhodnem delu oziroma v zaledju terminala dograjevanje depoja za prazne kontejnerje, ob obali utrjevanje privezov, vmes pa premikanje skladiščnih blokov in utrjevanje površin. Kapo dol sodelavcem, ki so v takih razmerah podirali rekorde! Sicer pa nas ključni projekt šele čaka, to je podaljšanje prvega pomola oziroma obale kontejnerskega terminala. Brez te investicije in dodatnih skladiščnih površin v zaledju obale ne bomo mogli doseči ciljne kapacitete 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot). Brez investicij ni razvoja. V pristaniški dejavnosti pač vemo, da je najprej kokoš in šele potem jajce. Če hočemo več zlata, potem se moramo prilagajati ladjarjem, ki na morje pošiljajo vse večje ladje, z večjo kapaciteto. Kako bodo potem ti kontejnerji s pristanišča prišli do cilja, pa je že druga zgodba, h kateri se bomo zagotovo vračali v prihodnjih mesecih.

Danes se veselimo uspehov in novih pridobitev. Tudi obletnic. O 60-letnici Luke Koper, d.d. bomo v letošnjem letu še veliko slišali, vendar tudi naša pridružena družba Adria-Tow letos praznuje, in to prav ta mesec, 25 let obstoja. Pol okrogli jubilej bodo proslavili delavno, saj bodo še ta mesec dobili nov vlačilec. V imenu celotne skupine Luka Koper jim čestitamo in želimo veliko uspehov tudi v prihodnje.

Sebastjan Šik

# Brez naložb v osnovno dejavnost ni rasti pretovora



svetovne gospodarske krize. Naložbe v zadnjih treh letih so tudi obrodile sadove, saj se je ladijski pretovor s 17.9 milijona ton leta 2013 povečal na 22 milijonov ton leta 2016. Najvišjo rast sta beležili dve strateški blagovni skupini, avtomobili, ki so s 463 tisoč enot leta 2013 zrasli na 749 tisoč leta 2016, ter kontejnerji, ki so leto 2013 zaključili s 600 tisoč TEU pretovora, leto 2016 pa z rekordnimi 844 tisoč TEU. »Od leta 2008, ko je bilo s podpisom koncesijske pogodbe določeno tudi koncesijsko območje, se to do danes ni spremenilo. Leta 2008 smo pretovorili 16 milijonov ton blaga na površini 280 ha, leta 2016 pa smo na isti površini naredili že 22 milijonov ton pretovora«, je pereč problem pomanjkanja

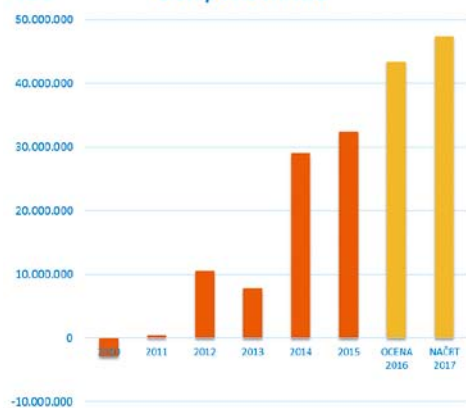
Z izgradnjo žerjavne proge na kontejnerskem terminalu in predstavitvijo delovanja novih RMG dvigal (mostna dvigala na tirih) smo v Luki Koper zaključili prvi del obsežnih investicij v kontejnerski terminal, ki je v okviru strateškega načrta Skupine do leta 2020 deležen največjega deleža načrtovanih naložb v skupnem znesku 235 milijonov evrov. Ob tej priložnosti je uprava družbe na novinarski konferenci potegnila črto pod vsemi izvedenimi naložbami v pristanišču ter tistimi v teku. »Zneski za investicije bi lahko bili tudi višji, če bi družba hitreje in lažje pridobivala potrebna soglasja. Pomembno pa je poudariti, da smo ta sredstva vložili v pristanišče, torej v osnovno dejavnost, kar v preteklosti

ni bila vedno praksa«, je izpostavil predsednik uprave Dragomir Matić.

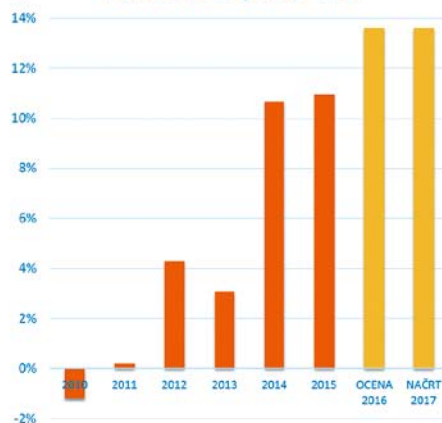
Od leta 2014, ko se je s poglobitvijo prvega bazena na -14 metrov začel nov razvojni cikel, pa do danes, je družba v razvoj svoje

osnovne dejavnosti vložila skupaj kar 124 milijonov evrov. Za primerjavo, od leta 2010 do 2013 je bilo vseh investicij skupaj skoraj pol manj. Gre sicer za obdobje, ko je morala družba sanirati zgrešene investicije iz preteklosti in posledice

Čisti poslovni izid



Donosnost kapitala - ROE



V letu 2016 beležimo občutno rast tako pri kamionskem kakor tudi pri železniškem prometu. Kamionov je bilo v letu 2016 12 odstotkov več, vagonov smo naložili oziroma razložili 7,7 odstotkov več, za približno enak odstotek pa se je povečalo tudi število vlakov. Razmerje med prevozi po železnici in po cesti je bilo v letu 2016 60 : 40.



površin v pristanišču poudaril predsednik uprave.

## INVESTICIJE V RAZVOJ PRINAŠAJO DOBIČEK

Rasti pretovora je sledila tudi rast prihodkov in na splošno poslovnih rezultatov družbe. Leto 2013 je družba zaključila s 144,2 milijona evrov prihodkov, leta 2016 pa so ti znašali že 199,5 milijona. Razlika je še bolj očitna pri denarnem toku (EBITDA), ki je leta 2013 znašal 40,3 milijona evrov, leta 2016 pa je ocenjen na 75,7 milijona (nerevidirani rezultati). Čisti dobiček je, v primerjavi z letom 2013, ko je znašal 7,7 milijona evrov zrastle za več kot petkrat na ocenjenih 43,4



Investicije v teku in plan 2017

milijona leta 2016. Družba je v tem obdobju tudi bistveno izboljšala enega od ključnih kazalnikov uspešnosti, donosnost na kapital, ki je leta 2013 znašal 3 odstotke, leta 2016 pa ocenjenih 13,6 odstotka.

#### LETO 2017 BO PRELOMNO

Letošnje leto, ko družba praznuje svoj okrogli jubilej,

60-letnico obstoja, bo za družbo prelomno, saj se pripravlja na enega največjih infrastrukturnih izzivov v zadnjih desetih letih in sicer podaljšanje obale kontejnerskega terminala za 100 metrov ter izgradnjo zalednih skladiščnih površin za kontejnerje. Napoved prihoda vse večjih ladij zahteva večje število privezov,

daljšo obalo in večje število skladiščnih površin ter novo opremo. V kratkem bodo operativna nova RMG dvigala, ki bodo bistveno povečala produktivnost dela na kontejnerjih, saj bodo lahko hkrati pretovarjala pet vlakovnih kompozicij. Že prihodnji mesec pa prideta dve novi super post-panamax dvigala, s katerima bomo

lahko pretovarjali tudi največje ladje z nosilnostjo 20.000 TEU. Podaljšanje prvega pomola je zato ključnega pomena za nadaljnjo rast pretovora in ohranitev prvega mesta med kontejnerskimi terminali v Jadranu.

Poleg kontejnerjev, se s potrebo po dodatnih kapacitetah soočajo tudi na avtomobilskem terminalu, ki je po številu pretovorjenih vozil letno med večjimi v Sredozemlju. S tega vidika imamo v načrtu izgradnjo RO-RO priveza v tretjem bazenu in šesto skupino tirov za pretovarjanje vozil na vagonih v zaledju tretjega bazena. Za omenjene investicije smo pridobili tudi evropska sredstva, zato je še toliko bolj pomembno, da bo pridobivanje potrebnih dovoljenj teklo v skladu z načrti. »Zaradi pomanjkanja skladiščnih površin in glede na rast števila vozil pa resno razmišljamo o povečanju obstoječe garažne hiše. Po drugi strani pa so pokrite skladiščne površine za avtomobile tudi pogoj za pridobivanje novih poslov, predvsem bolj prestižnih blagovnih znamk«, je načrte na področju avtomobilskega terminala povzel predsednik uprave Matič.

Sebastjan Šik

V zadnjih letih opažamo tudi naraščanje povpraševanja po polnjenju in praznjenju kontejnerjev. V lanskem letu je bilo tovrstnega tovora že 1,2 milijona oziroma 31 odstotkov več kot leto prej in poleg generalnega tovora vsebuje tudi sipki tovor in vozila. Trend se nadaljuje tudi v letošnjem letu, saj smo samo januarja izpraznili in napolnili kontejnerje v skupni količini 117.931 ton, kar je kar 41 odstotkov več kot v enakem mesecu lani. Ta storitev, ki očitno postaja vse bolj iskana, zahteva bistveno večjo koordinacijo in sodelovanje med terminali, kjer se ponovno izkazuje prednost enovitega vodenja pristanišča.

Foto: Mateja Dominko



Trend povečevanja pretovora kontejnerjev se kaže tudi pri številu manipulacij na posamezni ladji. Tako smo na ladji Maersk Elba v začetku tega meseca opravili kar 5.012 manipulacij (8.779 TEU), kar je daleč od povprečja manipulacij, ki smo ga bili vajeni do sedaj in se giblje med 3.000 do 4.000 manipulacij na ladjo matico. Glede na napoved prihoda vse večjih kontejnerskih ladij lahko pričakujemo, da bodo take številke, kot smo jih dosegli pri Maersk Elba, in so na ravni severno evropskih pristanišč, postale stalnica tudi v Kopru.

Foto: Kristijan Bračun

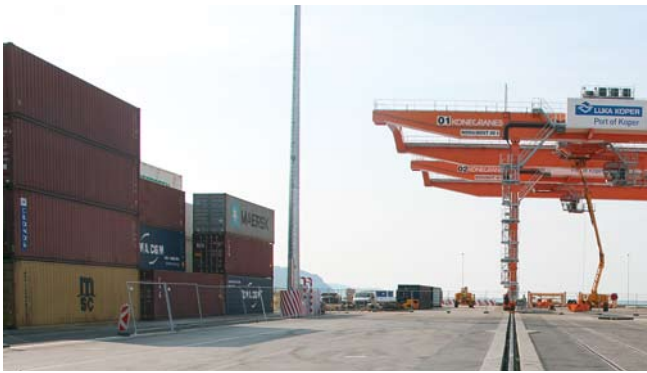
# Žerjavna proga zaokrožila obsežen naložbeni cikel

14. februarja je na kontejnerskem terminalu potekala otvoritev žerjavne proge za nova RMG dvigala, ki bodo služila pretovoru kontejnerjev na vagon. Na dogodku smo poslovnim partnerjem v živo pokazali delovanje novih dvigal (v naslednjih mesecih bomo pridobili še enega), ki bodo operativna v naslednjih tednih. Gre za povsem novo tehnologijo, ki je do zdaj nismo uporabljali v Kopru. RMG dvigala se premikajo po tirih, zato smo morali zanje

zgraditi novo, 740 metrov dolgo žerjavno progo. Poleg tega je bilo potrebno na samem terminalu premikati skladiščne bloke. Vendar bodo nova dvigala omogočila precejšen dvig produktivnosti na kontejnerskem terminalu, saj bodo manipulacije potekale hitreje kot s sedanjo mehanizacijo, omogočala pa bodo tudi nakladanje in razkladanje zabojujnikov na petih vlakovnih kompozicijah hkrati. Do pred kratkim smo namreč imeli na voljo le tri tiri, ki

smo jih podaljšali in zgradili še dva nova, vsak dolžine 700 metrov.

Z izgradnjo žerjavne proge na kontejnerskem terminalu in predstavitvijo delovanja novih RMG dvigal (mostna dvigala na tirih) smo v Luki Koper zaključili prvi del obsežnih investicij v kontejnerski terminal. Ta bo do leta 2020 deležen največjega deleža načrtovanih naložb v skupnem znesku 235 milijonov evrov.



Gradnja žerjavne proge je potekala približno osem mesecev, saj je bilo pred tem potrebno utrditi talne površine. V ta namen smo v tla zabili več kot 12.000 jeklenih pilotov do globine 48 metrov. Gradnja žerjavne proge je bila sofinancirana iz evropskih sredstev (projekt NAPA4CORE in Napa Studies).



Botra novih dvigal je bila članica uprave Irena Vinček



Posamezno dvigalo je težko 300 ton, poganja ga elektrika in je zato manj hrupno in ne povzroča direktnih emisij. V letu 2016 smo pridobili tudi sedem novih RTG dvigal, ki bodo prav tako omogočila dvig produktivnosti kontejnerskega terminala.



Otvoritve se je udeležilo lepo število poslovnih partnerjev, ki so si v živo ogledali delovanje RMG-jev



Marko Babič, vodja Kontejnerskega terminala: »Po moji oceni bomo dnevno kapaciteto nakladanja povečali za tretjino več kontejnerjev kot do sedaj.«



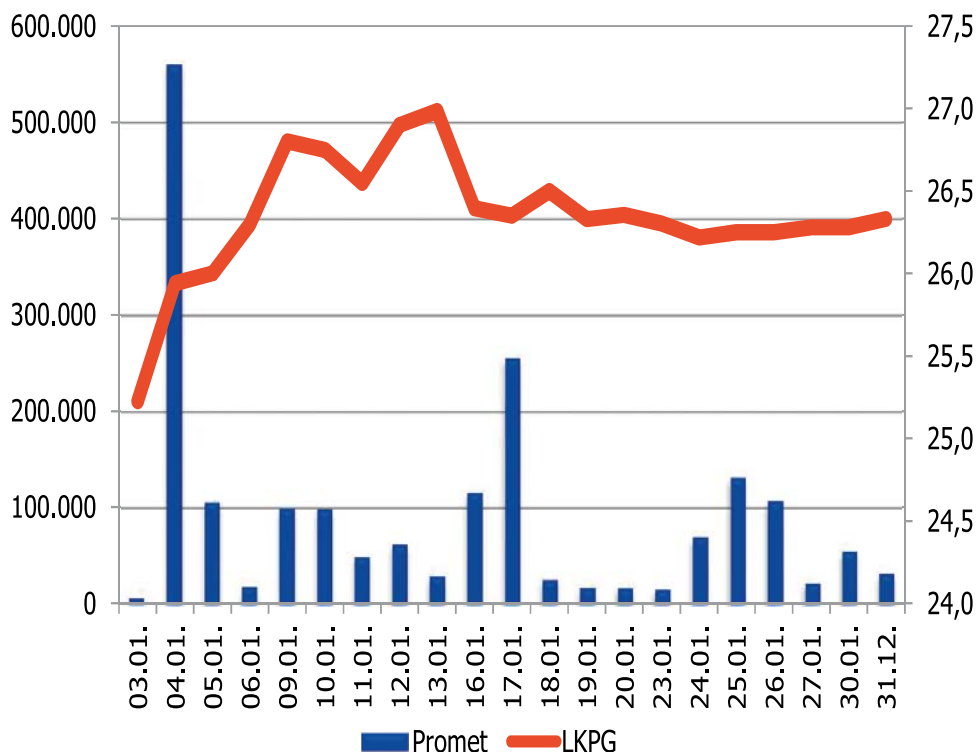
Pred otvoritvijo žerjavne proge je v upravni stavbi potekala novinarska konferenca, na kateri je uprava predstavila ključne naložbe in dosežke v obdobju 2014 - 2016

## Delnica Luke Koper v januarju

V januarju je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 26,35 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 25,23 in 26,99 evri. Pri tem je bilo sklenjenih 333 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 1.886.355 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 72.209 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 27,00 evrov, najnižji pa 24,51 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica pridobila 15 odstotkov vrednosti, medtem ko se je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2016 njena vrednost zvišala za pet odstotkov. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je konec januarja znašala 368.620.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v januarju 2017

## Burja je pokazala svojo moč



V sredini januarja je Primorsko zajela močna burja, ki je povzročila nemalo nevšečnosti tudi v pristanišču. Zaradi zaščite ljudi, tovora in opreme smo

morali prilagoditi procese v pristanišču. Najprej smo zaprli depo za prazne kontejnerje, zaradi močnih sunkov vetra pa smo bili primorani nato prekiniti



delo še na kontejnerskih ladjah, vagonih in kamionih. Dela smo nato ustavili tudi na ostalih terminalih, prekinili smo vse ladijske manipulacije, manipulacije

s polnimi in praznimi kontejnerji, nakladanje in razkladanje generalnega blaga na kopenskem delu, kjer smo pri delu uporabljali mobilna dvigala, in vse kopenske manipulacije na avtomobilskem terminalu.

Kljub burji, ki je za nekaj dni okrnila delo v pristanišču, smo vseeno dosegli rekorden mesečni promet, in sicer 78.532 TEU, kar je 15 odstotkov več kot v istem mesecu lanskega leta. To je zahtevalo izreden napor vseh vpletenih v delovnem procesu, še posebej z vidika infrastrukturnih in logističnih izzivov, zaradi gradbenih del na terminalu in stalne rasti pretovora.



Najmočnejši sunki so na območju pristanišča dosegli 140 km/h in povzročili nekaj materialne škode. Burja je pometala nekaj kontejnerjev, odkrila nadstrešnice, poškodovala se je pločevina označevalne table na vходу v pristanišče, zrušilo se je drevo na evropskem energetske terminalu ... Sreča v nesreči pa je bila, da se pri tem ni nihče poškodoval.

Mateja Clarici

# Drugi tir naj bi začeli graditi konec leta

Povzemamo aktualno dogajanje okoli drugega tira:

**18. januarja** je minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič** obiskal Koper. Sestal se je s koprskim občinskim vodstvom na temo prometnih rešitev pri gradnji ceste Koper – Dragonja.

Tik pred zaključkom elaborata o finančni konstrukciji za izgradnjo drugega tira je Gašperšič, po srečanju z županom razkril, da bo Madžarska vstopila s kapitalskim deležem v podjetje 2TDK, pogovarjal pa se je tudi s Češko in Slovaško. Višina vloženih sredstev in vloga novih lastnikov so še predmet pogajanj, nikakor pa ni predmet pogovorov lastniški delež v Luki Koper, je zatrdil minister.

**26. januarja** je vlada na svojem delovnem posvetu določila prednostne cilje v letu 2017. Med izbranimi prioritetami je tudi realizacija drugega tira.

Vlada se je z investicijskim laboratorom za drugi tir, ki ga je izdelala družba 2TDK, seznanila **1. februarja**. Dokument ima oznako zaupno, saj vsebuje po besedah Gašperšiča podatke, ki bi lahko vplivali na konkurenčnost ponudb na javnem razpisu za pripravljala dela in nato gradnjo. Elaborat je podlaga za prijavo na razpis za evropska sredstva, ki se je zaključil 7. februarja. V kohezijski ovojnici je ostalo 27 milijonov evrov.

Strokovne ekipe Sveta za civilni nadzor projekta drugi tir so opravile prve analize projekta o stroškovni



Strokovne ekipe Sveta za civilni nadzor projekta drugi tir so opravile prve analize projekta in rezultate predstavili javnosti

strukturi projekta, informacije o predvidenem modelu financiranja in procesne postopke priprav za izvedbo projekta. Rezultate so javnosti predstavili **1. februarja**.

Do roka, tj. **7. februarja**, je ministrstvo za infrastrukturo oddalo dve vlogi na razpis IPE sredstev. Ena za nepovratna sredstva iz

slovenske kohezijske ovojnice v višini 33,4 milijona evrov, drugo v višini 35 milijonov evrov iz možnih ostankov iz drugih ovojnic. Teh 68 milijonov bi porabili za projektno dokumentacijo in pripravljala dela za drugi tir.

Evropska komisarka za promet **Violeta Bulc** je na obisku pri ministru

**8. februarja** se je odprl še dodaten razpis v vrednosti milijarde evrov za spodbuditev naložb v evropsko prometno infrastrukturo s kombinacijo več različnih načinov financiranja. Rok za prijavo je do junija 2017. Slovenija računa na 100 milijonov evrov za projekt drugi tir.

**9. februar:** Svet za civilni nadzor projekta je predsedniku vlade poslal rezultate analize projekta drugi tir, ki jih je predstavil pred tednom dni na javni razgrnitvi. V pismu navajajo, da so stroški gradnje predorov prenapihnjeni za 80 odstotkov. Z vsemi odstopanji od cenovnih standardov bi lahko vrednost projekta znižali za okoli 570 milijonov evrov. Dalje, v primeru kapitalskega vlaganja sosednjih držav bi morali računati na številne zahteve v zameno, kar je lahko v nasprotju z nacionalnimi interesi. Svet opozarja tudi, da se projekt vodi netransparentno, z neupoštevanjem predpisov in ta nedoslednost odpira vrata za morebitne pritožbe, sodne razveljavitve ipd.

Sonja Kranjec



Vrednost projekta drugi tir ocenjujejo na slabo milijardo evrov brez davka. Četrtno oz. 250 milijonov bi bilo nepovratnih sredstev iz evropskih virov financiranja, 200 milijonov je dala država v 2TDK, preostali del pa bi pokrili z najemom posojila pri Evropski investicijski banki in od zainteresiranih sosednjih partnerjev oz. držav. Tako bi s svojim deležem sodelovala Madžarska, slovenska vlada pa je pridobila pisma podpore tudi iz Slovaške, Češke in Poljske.

Gašperšiču optimistično napovedala, da se projekt odvija v pravo smer in da ima evropska komisija interes, da Slovenija uresničuje svoje obveznosti do uresničevanja evropskega hrbteničnega omrežja, ki spodbuja naložbe v sodobno prometno infrastrukturo.



# Zakaj ima pristanišče še vedno samo en kamionski vhod?

Na območje koprskega pristanišča je leta 2016 vstopilo 288.453 tovornjakov, kar je 6,5 odstotkov več kot leta 2015, ko smo zabeležili najvišjo letno rast kar 15 odstotkov. To pomeni, da dnevno vstopa in izstopa iz pristanišča med 800 in 1000 tovornjakov. V Luki Koper smo zato v lanskem letu razširili obstoječi kamionski vhod s štiri na šest pasov, kar pa še zdaleč ne zadostuje realnim potrebam. Zato smo v Luki Koper še vedno

še 350 metrov ceste (za katero že imamo gradbeno dovoljenje) ter carinski objekti. Do lanskega leta se projekt ni premaknil z mrtve točke v prvi vrsti zaradi znanega zapleta med podjetjem Finali, ki je na tem območju predelovalo gradbene odpadke, in Mestno občino Koper (MOK), od katere je Finali zahteval nadomestno zemljišče. Po posredovanju Luke Koper se je podjetje Finali septembra lani sicer umaknilo s tega območja,

## BERTOŠKI VHOD KOT VMESNA REŠITEV

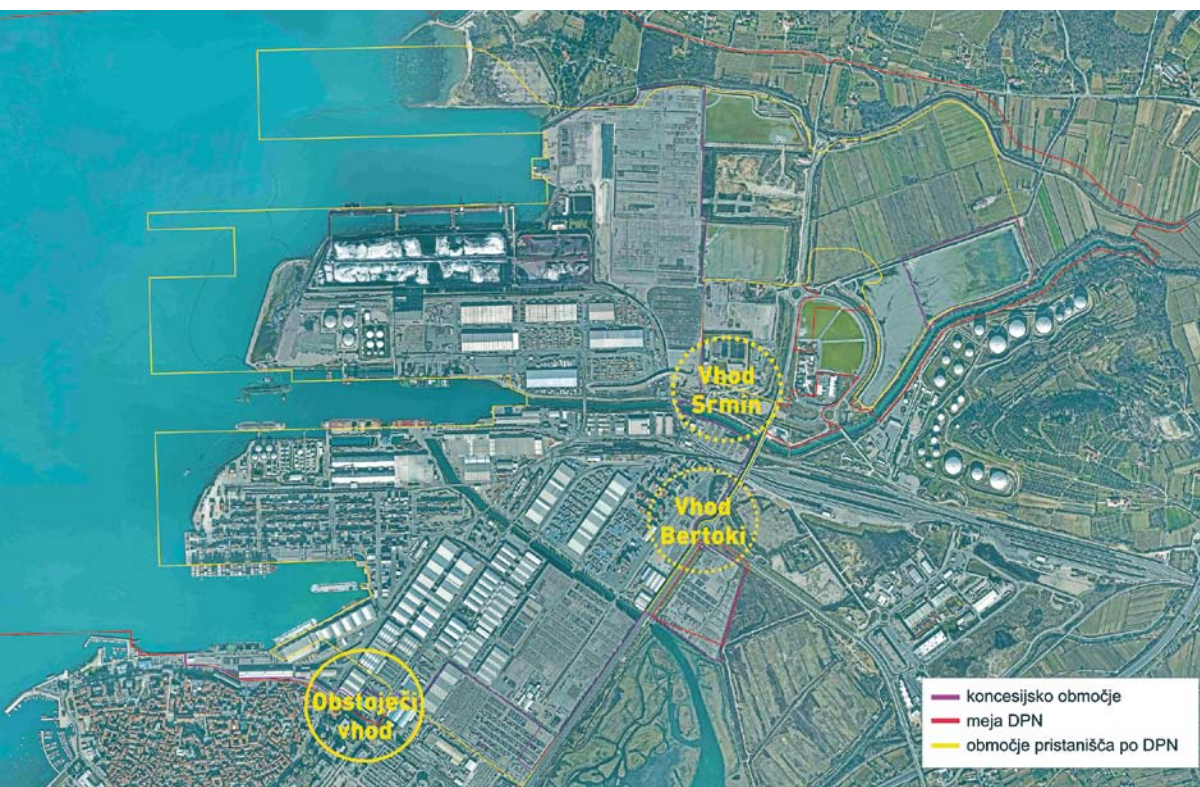
Ideja o vhodu s krožišča bertoške vpadnice je leta 2013 nastala kot alternativa srminskemu vhodu. Vendar tudi v tem primeru se je zataknilo zaradi spora glede lastništva parcel. Nekatere parcele na trasi tega vhoda so sicer v lasti MOK, vendar je v zemljiški knjigi nanje vpisana plomba oziroma zaznamba prepovedi odtujitve in obremenitve, kar vključuje tudi podeljevanje

plačila najemnih in stavbnih pravic za zemljišča znotraj koncesijskega območja že vključena v vrednost koncesijske dajatve. MOK se s tako rešitvijo ni strinjala, zato smo v Luki Koper predlagali, da bi stroške najema plačevali na fiduciarni račun, do zaključka sodnega postopka glede lastnine. Tudi na ta predlog MOK ni pristala in kot razlog navedla mestni odlok, ki ne dovoljuje brezplačnega najema občinskih zemljišč.

Za konec je potrebno poudariti bistvo zapletov pri vprašanju novih vhodov v pristanišče in sicer, da je po koncesijski pogodbi med Luko Koper in državo slednja dolžna zagotavljati zemljišča in pogoje za razvoj pristanišča. Izvirni greh je bil storjen ob sprejemu DPN za pristanišče leta 2011, ko država (kot v primeru ostalih DPN v Sloveniji), ni poskrbela za to, da bi vsa zemljišča na območju, namenjenem za pristaniško dejavnost, pridobila v svojo last. V tem primeru se danes ne bi vedno znova ukvarjali s težavami pri pridobivanju stavbnih pravic, ne za nove vhode, ne za kasete za odlaganje mulja, ne za pridobitev novih površin, in bi se lahko pristanišče razvijalo skladno s strategijo koncesionarja (Luke Koper, d.d.) in v okviru DPN.

MOK je za najemnino za parcele na bertoškem vhodu pričakovala skupaj 66.000 evrov letno, kar za Luko Koper zagotovo ni nedosegljiv znesek, v kolikor bi ji koncesijska pogodba dovoljevala plačilo te najemnine. Po drugi strani pa se lahko tudi vprašamo, ali je ta znesek za občino, ki je od Luke Koper samo lani prejela okoli 5 milijonov evrov koncesijske dajatve in nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča, res tako nenadomestljiv, saj bi z novim vhodom preusmerili velik del tovarnega prometa stran od mestnega jedra.

Sebastjan Šik



močno zainteresirana za izgradnjo dveh novih vhodov, s čimer bi razbremenili zunanje prometnice in sprostili pretočnost v samem pristanišču, saj bi lahko tovornjake usmerjali na vhod, ki bi bil najbližji terminalu, na katerega so namenjeni.

## VHOD SRMIN JE PREDVIDEN V DPN

Že državni prostorski načrt (DPN) za razvoj koprskega pristanišča iz leta 2011 predvideva nov vhod, t.i. srminski, pod viaduktom, ki povezuje bertoško vpadnico s cesto za Ankaran. Na tej trasi praktično manjka samo

vendar v tem trenutku nismo nič bližje dograditvi vhoda. Predhodno bo morala država rešiti lastništvo na parcelah, ki ležijo na trasi tega vhoda. Eno zemljišče je namreč v lasti podjetja Marjetica Koper in glede tega potekajo z Ministrstvom za infrastrukturo pogovori o menjavi parcel. Drugo zemljišče pa je bilo v paketu nedokončane delitvene bilance med MOK in občino Ankaran. V trenutku, ko bodo omenjena lastniška razmerja rešena in bo lahko Luka Koper pridobila stavbno pravico na teh parcelah, bo lahko pristopila k dokončanju vhoda.

stavbne pravice oziroma pravice gradnje. Te parcele so namreč vključene v seznam več zemljišč, za katera poteka na sodišču sodni postopek med MOK in državo glede lastništva.

Ministrstvo za infrastrukturo se je sicer z dopisom septembra 2014 strinjalo, da MOK Luko Koper podeli pravico gradnje za to parcelo, vendar so hkrati izrecno zapisali, da je plačilo najemnine že vključeno v vrednost koncesijske dajatve, ki jo plačuje Luka Koper. Potrebno je vedeti, da v uredbi o koncesiji za koprsko pristanišče jasno piše, da so

## Koper: distribucijsko središče za bližnja letališča

Na čelu drugega pomola smo v lanskem letu zaključili gradnjo treh novih rezervoarjev za tekoče tovore s skupno prostornino 60.000 kubičnih metrov. Pridružili so se trem obstoječim, v katerih že vrsto let skladiščimo letalsko gorivo za kuvajtsko naftno družbo Q8 Aviation. Pravzaprav je pobuda zanje prišla prav iz omenjenega podjetja, ki je iskalo primerno lokacijo za svojo distribucijo za letališča na območju srednje Evrope. Tudi letališče v Ljubljani se oskrbuje z njihovim gorivom. V Luku Koper smo tako leta 2008 zgradili prve tri rezervoarje in jih že takoj predali v uporabo.

Letalsko gorivo je izjemno občutljivo blago in zanj veljajo posebno stroge norme ter pogosti pregledi opreme in delovanja terminala. »Sodelovanje s Q8 Aviation zato ni bilo zgolj poslovno, ampak partnersko, saj so nam pomagali pri izbiri opreme in pri osvajanju potrebnega znanja, ki ga na tem področju nismo imeli,« poudarja predsednik uprave



Luke Koper **Dragomir Matić**. Na podlagi obojestranskega zadovoljstva in vse večjih potreb Q8 Aviation, smo v lanskem letu zgradili še tri dodatne rezervoarje. Ob njihovem odprtju je general manager Q8 Aviation in Q8 **Oils Fadel Al-Faraj** dejal: »Veseli nas, da že od leta

2008 gradimo in razvijamo partnerstvo z Luko Koper. Prepričani smo, da bo tudi v prihodnje naše sodelovanje zelo plodno.«

Terminal v Kopru je dolgoročno strateško pomemben tako za Luko Koper kot za Q8 Aviation, saj so potrebe po letalskem

gorivu v Evropi vse večje. Zato v bodoče predvidevamo rast prodaje v zaledju, poleg tega pa imamo možnosti tudi za pretovor na manjše ladje za oskrbo letališč ob jadranski obali.

Sebastjan Šik  
Foto: Peter Kleva

## Največja ladijska pošiljka železovih briketov

Luka Koper sodeluje z avstrijsko družbo Voestalpine neprekinjeno od januarja 1985, ko je prispela prva ladja z 38.000 tonami železove rude. Luka Koper je pred tem zgradila prvo fazo terminala za razsute tovore,

zato je Voestalpine že takrat pomenila pomembno podporo razvoju terminala.

Pretovor je postopoma in konstantno naraščal, tako kot se je krepilo zaupanje Avstrijcev v kakovost naših

storitev in v zanesljivost logistike. Za krepitev zaupanja je bilo ključno stalno medsebojno informiranje, pa tudi obojestransko prenašanje znanja. Luka Koper in Voestalpine sta tako vzpostavila partnerski odnos, ki zagotavlja še nadaljnje dolgoročno sodelovanje.

Pomemben mejnik predstavlja zgodovinsko najvišja investicija avstrijskega podjetja na tleh Združenih držav Amerike, ko je Voestalpine oktobra 2016 v Texasu zagnala največjo svetovno proizvodnjo HBIja (Hot Briquetted Iron – direktno reducirana železova ruda v kompaktni obliki, ki vsebuje nad 90 odstotkov železa) in peletov železove rude, in tako utrdila svojo strategijo v mednarodni rasti. Gre za največjo in najsodobnejšo proizvodnjo takega tipa na svetu, kjer bodo letno proizvajali dva milijona ton visokokakovostnega HBI-ja,

ki se uporablja v jeklarski industriji. Proizvodni obrat ima svoje lastno 'deep sea' pristanišče, kjer bodo predvidoma pretovorili pet milijonov ton blaga letno (tri milijone železovih peletov in dva milijona ton HBI-ja).

Luka Koper bo še naprej ostala eden najpomembnejših partnerjev v logistični verigi Voestalpina, kar dokazuje dejstvo, da so decembra iz Corpus Christija v Texasu odposlali zgodovinsko največjo ladijsko pošiljko HBI-ja na svetu ravno v Koper. Iz Luke Koper bodo velik del količine HBI ponovno odpeljali z manjšimi ladjami v železarno, ki so locirane na italijanskem ozemlju. Koper se s tem poslom izkazuje kot eno redkih pristanišč sveta, ki lahko tehnološko obvladuje to relativno novo blagovno skupino in s tem poslom utrjuje svojo vlogo v oskrbni logistiki Voestalpina.

Dragan Zlatanović



# Okrogla obletnica družbe Adria-Tow

Vleka ladij je potrebna predvsem zaradi zagotavljanja varnosti plovbe. V koprskem pristanišču opravlja storitve vleke ladij in plovil hčerinska družba Luke Koper Adria-Tow.

Ko se ozremo v preteklost, izvemo, da so najprej vleko opravljali luški čolni, s porastom prometa in s prihodi večjih ladij je v Koprju začelo storitve vleke opravljati hrvaško podjetje Brodospas. Vendar je bilo po razpadu prejšnje skupne države potrebno poiskati druge možnosti za vleko. Tako sta 25. februarja leta 1992 Luka Koper in podjetje Tripnavi iz Trsta ustanovili novo podjetje Adria-Tow. Vendar je podjetje več let mirovalo, dokler ni leta 1996 tržiška družba Ocean odkupila lastniški delež podjetja Tripnavi. Istega leta so za direktorja imenovali **Roberta Gerka**. Sledili so dolgotrajni postopki spremembe registracije na sodišču in urejanja dokumentacije za njegovo delovanje. Brodospas je še počakal, da so iz Trsta pripeljali dva vlačilca, potem je odšel. Leta 2000 sta oba lastnika izenačila svoja lastniška deleža in ta odločitev se je pozneje izkazala za pravo. Za nekaj let je vodenje družbe prevzel **Tomaž Martin Jamnik**, ko pa je odšel v tujino za predstavnika Luke Koper, je vodenje zopet prevzel

Gerka, ki se takole spominja tistih časov: »Vrnil naj bi se le za določen čas, pa sem ostal do danes. Vmes se je spreminjala zakonodaja o gospodarskih družbah, o zaposlovanju, dobili smo nov Pomorski zakonik. Vleko smo najprej izvajali s starima vlačilcema Kiklop in Komet, katera smo leta 2001 prodali in z nabavo dveh rabljenih vlačilcev Wotan in Sirius začeli posodabljanje floto. Najeli smo tudi novejši vlačilec Mars in ga kasneje odkupili. Vzporedno z rastjo prometa smo povečevali tudi število zaposlenih. Prihajale so vse večje ladje. Predvsem zaradi povečanega števila ladij za prevoz premoga in železove rude sta se leta 2005 lastnika odločila prvič za gradnjo novega vlačilca, ki so ga prevzeli v uporabo decembra 2006,« pojasni Gerka in doda: »Preživeli smo tudi obdobja razno raznih turbulenc, ko ni bilo poslušna ali razumevanja za naše razvojne potrebe in načrte. V večji meri je temu botrovala »konkurenca« oz. namere po prevzemu našega posla, vendar smo se na srečo temu uspeli upreti in smo zdržali.«



Direktor družbe Adria-Tow Robert Gerka

(foto: Sonja Kranjec)

Gerka izpostavi, da so si s tem, ko so vse vlačilce sami financirali z najemanjem ugodnih posojil, zagotovili stabilno poslovanje: »Gradnjo Zeusa smo npr. financirali s tax-lizingom, kar je bil prvi takšen primer financiranja, šele pozneje so takšno obliko začeli koristiti tudi drugi. Sledili smo trendom rasti luškega prometa, tako da smo lahko iz leta v leto servisirali vse večje ladje in jih obvladovali vse več. Pred petimi leti smo nabavili nov vlačilec Neptun. Tako smo vsa leta nekako vsakih pet let uspeli nabaviti nov vlačilec.«

Njihov servis je vrhunski, poudari: »Cena storitev je najnižja v primerjavi s sosednjimi pristanišči. Naša prednost je v tem, da imamo v Luki Koper organizirano centralno planiranje prihodov in odhodov ladij. Pri tem je predpisano, koliko vlačilcev moramo uporabiti za vleko oz. premik določene ladje. Bistvena prednost je v tem, da vemo vnaprej, koliko delovnih sredstev in delovne sile potrebujemo, tako da se lahko bolje organiziramo. Da, z niskimi tarifami tudi mi pripomoremo k večji konkurenčni prednosti Luke Koper. Vsekakor je bilo dolgoročno dobro, da sta oba naša lastnika težila k temu, da je družba rastla, da se je flota pomlajevala

in nudila najboljši servis ob nizkih tarifah.«

Flota Adria-Tow bo še doživljala spremembe. Odločili so se, da bodo najstarejši vlačilec Wotan, letnik 1973, prodali, ob ugodni ponudbi bi lahko odtujili tudi drugega najstarejšega vlačilca Sirius, letnik 1977. Še v tem mesecu pričakujejo prihod novega vlačilca Mercur, ki so ga zgradili v španski ladjedelnici in o katerem bomo poročali v naslednji številki Luškega glasnika.

Pri tem velja omeniti še, da je družba, in to že več let zapored, pridobila najboljšo bonitetno oceno AAA. Adria-Tow ima 29 zaposlenih, s prihodom novega vlačilca bodo zaposlili še dve posadki. S tem bodo pomladili povprečno starost zaposlenih, ki je zdaj relativno visoka. Sicer pa morajo kader sami »oblikovati«, pri čemer so nujne izkušnje. Njihovi poveljniki vlačilcev in upravitelji stroja imajo večinoma za seboj veliko let prakse s plovbo po svetovnih oceanih. Delo na vlačilcu je zahtevno, lahko je tudi nevarno in ni za vsakogar. Zato se ne gre čuditi, da je Gerka ponosen na svoje »pomorce« in sploh na celotno ekipo družbe.

Sonja Kranjec



Lani je Adria-Tow praznoval 20. obletnico delovanja, letos pa 25. obletnico ustanovitve. Ob tej priložnosti so nagradili šest zaposlenih, ki so ostali zvesti podjetju vse od začetka (na sliki od leve z direktorjem): Dejan Gulič (njegovo priznanje drži Dragana Radujko), Adam Peternelj, Robert Gerka, Radomir Siljan, Srečko Jelušič, Branko Žabič in Goran Tomažin (foto: Suzana Vižintin)

# Rekordno leto tudi za prilive iz EU projektov

Luka Koper se je dejavno vključila v evropske projekte leta 2008. V partnerstvu z najrazličnejšimi domačimi in tujimi institucijami smo v okviru projektov pridobili nova znanja, nove kontakte in ob tem pospešili izdelavo marsikatere študije, v zadnjih letih pa se predvsem z novo finančno perspektivo vključujemo tudi v infrastrukturne projekte za ključne razvojne prioritete pristanišča, zato tudi finančna plat zgodbe ni zanemarljiva.

## PRILIVI IZ NASLOVA SOFINANCIRANJA PROJEKTOV - SKUPAJ

Z vsebinskega vidika je precej zaposlenih vpetih v sofinancirane projekte in pomembno prispevajo k njihovi uspešni izvedbi. S samo koordinacijo internih, zunanjih in institucionalnih deležnikov ter s finančnim vodenjem projektov, kar sodi mogoče v manj zanimiv del evropskega sodelovanja, se pa ukvarja majhna ekipa znotraj Področja strateškega razvoja, ki je za seboj pustila kar uspešno leto. Samo v letu 2016 smo namreč iz naslova sofinanciranja prejeli kar 3,1 milijona evrov prilivov, kar je največ doslej, saj vključuje tako povračila za že nastale stroške iz prejšnje finančne perspektive kakor tudi avansna plačila za nove projekte. Poleg tega smo tudi v letu 2016 pridobili tri nove projekte (CarEsmatic, Elemed in RRI), preko katerih bomo ob njihovem uspešnem uresničevanju lahko v

naslednjih letih prejeli 3,6 milijona evrov.

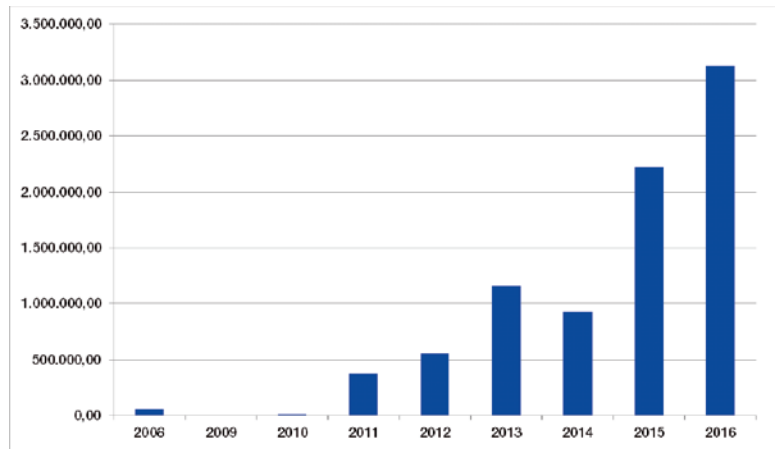
Evropa sicer podeljevanje sredstev deli na finančne perspektive, v okviru katerih oblikuje programe in razpise, zato je smiselno spremljati uspešnost posameznih finančnih perspektiv tudi v našem primeru.

## FINANČNA PERSPEKTIVA 2007 – 2013

V prejšnji finančni perspektivi 2007 - 2013, čigar projekti so se zaključevali vse do konca 2015, smo bili vključeni v 34 projektov 9 različnih EU programov in do sedaj že prejeli 5,1 milijonov evrov prilivov. Glede na to, da so poročila štirih projektov še v pregledovanju, pričakujemo, da bomo ob tem prejeli še okoli 0,5 milijona evrov. Skupno tako pričakujemo, da nam bo minula perspektiva prinesla okoli **5,6 milijona evrov** prilivov.

## FINANČNA PERSPEKTIVA 2007 – 2013

S smelimi načrti smo vstopili tudi v novo finančno perspektivo 2014 – 2020, kjer imamo že osem novih projektov iz treh programov sofinanciranja in si obetamo nekoliko več sredstev predvsem iz naslova sofinanciranja naložb v javno pristaniško infrastrukturo. Skupna vrednost novih projektov znaša 44 milijonov evrov, pri čemer lahko ob ustrezni izvedbi projektnih aktivnosti Luka Koper pridobi skoraj **10,8 milijona evrov**. Do sedaj smo za te projekte



Skupaj prilivi iz naslova sofinanciranja projektov (v evrih)

nove finančne perspektive, ki so v teku. Že prejeli prilive v višini 3,4 milijona evrov.

## PRILIVI IZ NASLOVA SOFINANCIRANJA PROJEKTOV - INFRASTRUKTURA

Samo za pristaniško infrastrukturo bomo iz obeh finančnih perspektiv lahko prejeli v primeru uspešne izvedbe naložb 11,5 milijona evrov, in sicer za šest projektov skupne vrednosti 52 milijonov evrov. Bistvena sta infrastrukturna projekta, ki podpirata vlaganja v razvoj novih zmogljivosti za naši strateški blagovni skupini: kontejnerji (NAPA4CORE) in avtomobili (CarEsmatic), poleg tega pa smo ponosni tudi, da koordiniramo projekt, kjer sodelujejo tretje države in ima zato posebej pomembno dodano vrednost za EU (Fresh Food Corridors).

**Če povzamemo, velja izpostaviti, da je dosedanje sodelovanje Luke Koper pri**

**evropskih projektih družbi skupno že prineslo prilive za 8,44 milijone evrov, v sklopu odobrenih projektov pa imamo na voljo še za skoraj 7,94 milijone evrov nepovratnih sredstev, ki si jih bomo prizadevali črpati optimalno. Ob tem velja izpostaviti, da smo tudi pri uspešnosti našega dela pogojeni s pravočasno pridobitvijo soglasij za podaljšanje prvega pomola, ureditve vhoda Bertoki, pridobitve novih zmogljivosti za skladiščenje avtomobilov, ki bodo omogočile gradnjo šeste skupine tirov v zaledju tretjega bazena ter spodbudile novega RO-RO priveza. Glede na to, da si prizadevamo pridobiti sofinanciranje za razvojne prioritete družbe, se tudi naši projekti neposredno srečujejo z najbolj aktualnimi problematikami.**

Gržančič Martina  
Čertalič Maša



Sofinanciranje infrastrukturnih projektov

PROJEKTI	IZVEDBA
NAPA PROG	Sofinanciranje 50%, odobrena višina črpanja do 263.000 € Izdelava projektne dokumentacija za podaljšanje pomola I
ten-t NAPA studies	Sofinanciranje 50%, odobrena višina črpanja do 480.000 € Izdelava projektnih dokumentov za: - rekonstrukcijo privezov 7, 7a in 7b vezov ter študije plavnosti v bazenu I - nova privezna mesta v bazenu II in študija vzdržnosti v bazenu II - povečanje kapacitet na terminalu za živino - gradnjo VI. skupine tirov v bazenu III - gradnjo tirov 21 a, b, c, postavitev RMG žerjavnih prog na pomolu I
NAPA drag	Sofinanciranje 10%, počrpano 740.000 € Izvedba poglobljanja v bazenu I (-15 m)
Napa4Core	Sofinanciranje 20%, odobrena višina črpanja do 6,1 mio € Izgradnja infrastrukture za povečanje kontejnerskega prometa: - izgradnja tirov 21 a, b, c, 18 c in RMG žerjavnih prog - izgradnja novega veza 7d in rekonstrukcija vezov 7, 7a in 7b - izgradnja vhoda Bertoki
FRESH FOOD CORRIDORS	Sofinanciranje 50%, odobrena višina črpanja do 522.000 € Pilotne rešitve za podporo hitropokvaljivega blaga po železnici: - trafo postaja in galerije za frigo kontejnerje - manipulator za nakladanje kontejnerjev na vagono
CarEsmatic	Sofinanciranje 30%, odobrena višina črpanja do 3,45 mio € Izgradnja infrastrukture za povečanje prometa za avtomobile: - nov ro-ro priveza v bazenu III - VI. tirna skupina v zaledju bazena III

# Projekt RCMS je zaključen



Co-funded by the Horizon 2020 Framework Programme of the European Union

31. januarja je v Bruslju potekala zaključna konferenca projekta RCMS, ki je bil 100 odstotno financiran iz evropskih sredstev iz programa Obzorje 2020.

Ideja projekta RCMS je bila, da se podrobno preuči zahteve in možnosti za postavitve avtomatiziranega sistema za vertikalno skladiščenje kontejnerjev, ki bi zagotavljal direkten dostop do vsakega kontejnerja na skladišču, brez nepotrebni premikov. Rešitev za to je nakazal **poseben skladiščni objekt RCMS**, ki na inovativen način integrira in povezuje skladiščno površino s prekladalno in horizontalno mehanizacijo ter omogoča večjo gostoto skladiščenja v primerjavi z obstoječimi sistemi.

Ker predlagani koncept v realnosti ne obstaja, se je takoj pojavilo vprašanje, če je sistem **RCMS** sploh izvedljiv oziroma ali predlagani sistem lahko dosega boljše rezultate v primerjavi z že preverjenimi in uveljavljenimi koncepti na kontejnerskih terminalih. Odgovor smo

poiskali s primerjavo sistema **RCMS** z dvema najpogostejše prisotnima sistemoma na kontejnerskih terminalih v svetu. Inovativni koncept je bil primerjan s sistemom **RTG-TTU**, kakršnega poznamo tudi na obstoječem kontejnerskem terminalu v **koprskem pristanišču**, ter sistemom **ASC-AGV**, ki temelji na večji avtomatizaciji delovnega procesa.

Izračuni ter primerjave so bili narejeni za dve pristanišči, in sicer za Koper kot primer nove rešitve za kontejnerski terminal na podaljšku drugega pomola, ter za pristanišče Gdansk na Poljskem kot primer preoblikovanja obstoječega terminala. Pri tem je bilo upoštevanih več vidikov, kot so investicijski stroški naložbe (infrastrukturne zahteve, oprema terminala, informacijska tehnologija...), operacije na terminalu (fleksibilnost in zmogljivost sistema, varnost, kazalniki,...), obratovalni stroški (poraba energije, goriva, vzdrževanje, delavna sila,...), varovanje okolja (emisije, hrup, svetloba onesnaženost,...) ter lokalni vidik (npr. prostorske omejitve za izvedbo, sprejemljivost za lokalno okolje,...). Za vsak preučevani koncept je bil izdelan idejni načrt za postavitve terminala ter podroben izračun potreb po terminalski opremi. Narejena je bila tudi kvalitativna



RCMS skladiščni objekt

primerjava predlaganih tehnologij, finančna analiza, izračun produktivnosti ter ovrednotenje predlaganih rešitev.

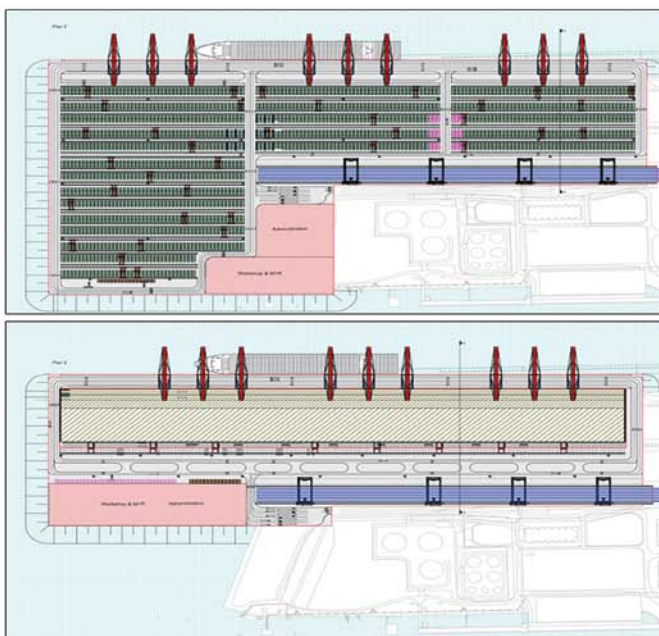
Vse to je bila osnova za izvedbo korektno primerjave predlaganih konceptov in tehnologij, ki je že v začetni fazi nakazovala boljše rezultate od pričakovanih, predvsem na področju dosežene večje izkoriščenosti skladiščne površine, odprave neproduktivnih manipulacij s kontejnerji na skladišču, večje produktivnosti obalnega dvigala ter manjšega obsega emisij škodljivih izpuhov.

Zaključni rezultati so pokazali, da za **koprsko pristanišče** predlagana RCMS rešitev predvideva tudi dolgoročno ne bi bila boljša od obstoječih praks. Simulacija sistema RCMS je sicer pokazala boljše rezultate po nekaterih kazalnikih učinkovitosti v primerjavi z že uveljavljenimi sistemi, vendar je predlagan RCMS koncept, ki

predvideva izgradnjo velikega objekta za skladiščenje in manipulacije s kontejnerji, primernejši za pristanišča, kjer širitev terminala v zaledje zaradi različnih omejitev ni izvedljivo (npr. strma obala v neposrednem zaledju pristanišča, bližina urbanega okolja,...). Omejitve pri postavitvi predlaganega objekta za skladiščenje predstavlja tudi zadostna nosilnost tal, ki pomembno vpliva na izvedljivost takega projekta.

Izdelana idejna zasnova za postavitve RTG-TTU oziroma ASC-AGV terminala za kontejnerski promet, ki bi bil umeščen na podaljšku drugega pomola koprskega pristanišča, pa lahko predstavlja izhodišče za prihodnja razmišljanja in načrtovanja v okviru veljavnega DPN, predvsem ko bodo kapacitete prvega pomola izkoriščene.

Jure Mirnik



	RTG-TTU	ASC-AGV	RCMS (13 višin)
Letna kapaciteta pretovora (TEU)	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Izkoriščenost prostora (pretovor v TEU / hektar)	33.113	32.751	38.560
Gostota skladiščenja (TEU / hektar)	704	950	1.367
Povprečen čas obrata vlačilca (minut)	22	27	34
Povprečna produktivnost obalnega dvigala (premikov/uro)	30	30	30
Indeks emisij izpuhov (%)	100	21	20

Idejna zasnova za RTG-TTU, ASC-AGV ter RCMS koncept na podaljšku drugega pomola ter primerjava nekaterih kazalnikov.

# Tehnologija kot je še ni bilo pri nas

Naložbe v nova dvigala na kontejnerskem terminalu so botrovale med drugim tudi naložbam v nadgradnjo infrastrukture, predvsem električne, saj nove stroje poganja, za razliko od obstoječih dizelskih, električna energija.

Od 22. mostnih dvigal za premik kontejnerjev na skladiščnih prostorih, v luki se je zanje udomačil izraz skladiščni bloki, je sedem novih. Nova E-RTG dvigala (Electrified – Rubber Tyre Gantry Crane) bo lahko poganjala le električna energija, dizelske agregate pa bodo uporabljali le ob izpadu električne energije in za krajši premik med priklonimi mesti.

Glavni cilj, ki nas je vodil pri nabavi novih dvigal, je bilo varovanje okolja, predvsem mestnega jedra Kopra pred hrupom in emisijami, poleg tega bo tudi precejšen prihranek na energiji. So izjemno zmogljivi stroji, gre za prave orjake na kolesih, težke po 142 ton. Njihov dobavitelj je finsko podjetje Konecranes, opremo za odvzem električne energije iz omrežja pa je dobavila družba Cavotec. Takšna dvigala imajo poleg nas le še v Turčiji, Indiji in na Portugalskem.

**David Dolher**, skrbnik za električno infrastrukturo s področja investicij, nam takole predstavi ta obsežen projekt: »Seveda smo morali za njihovo napajanje z električno energijo zgraditi vso potrebno infrastrukturo. Zagotoviti smo morali najprej zadostno število priklonih mest. Na začetku vsakega skladiščnega bloka bosta najprej po eno, v drugi fazi pa po dve priklonni mesti. Tako jih bomo imeli na novi površini deset, v naslednji fazi pa jih bo na vzhodnem delu prvega pomola sedemindvajset.

Za tako velike odjemalce električne energije smo morali povečati tudi zmogljivost transformatorske postaje. Obstoječo transformatorsko postajo smo najprej dogradili, tako da smo povečali prostore za umestitev vseh naprav. Vgradili smo štiri nove transformatorje, dogradili smo tudi srednje napetostno opremo. Prejšnja zmogljivost postaje je znašala 2 krat 630 kVA na 400 V, zdaj 4 krat 1250



kVA na 1000 V in dodatno 1 krat 630 kVA na 400 V. Posebnost delovanja novega APS sistema za priklon E-RTG dvigal, je izmenična napetost 1000V, zato je bilo potrebno temu tudi prilagoditi vso električno opremo. Naj pri tem spomnimo, da je običajna napetost »zgolj« 230 (oz. 400 V) voltov. Postaja bo omogočala priklapljanje poleg obstoječih strojev in novih dvigal tudi tri nova RMG dvigala ter novo kontejnersko dvigalo, ki ga pričakujemo v aprilu.

Pravzaprav je bil projekt širitve in nadgradnje kontejnerskega terminala izjemno kompleksen in zahteven, ki ga ni bilo enostavno »spraviti v smiselno celoto«, saj je šlo za večje nabave novih dvigal z novo tehnologijo, širitev transportnih poti, gradnjo novih tirov in žerjavne proge ter še vsa druga dela, ki so jih te naložbe potegnile za seboj,« še poudari Dolher.

Tekst in slike: Sonja Kranjec



Za tako velike odjemalce električne energije smo morali povečati tudi zmogljivost transformatorske postaje



Za elektromontažna dela razširitve transformatorske postaje je bila izbrana hčerinska družba Luka Koper INPO. Ekipe se je morala ves čas prilagajati delu na terminalu, ki je moralo potekati neprekinjeno.



Prostor s sredjenapetostnimi (20.000V) omaricami, desno so odklopniki za napajanje RMG dvigal, pripravljen je že tudi prostor za novo kontejnersko dvigalo



Bili smo priča prvemu testnemu priklopu dvigala na »vtičnico« (črna naprava na levi). Sicer je sistem priklopa dvigala na priklonno mesto prava novost. APS sistem (Automatic Plugin System) namreč omogoča avtomatski priklon na električno omrežje in istočasen izklop dizelskih agregatov. Ko senzorji na dvigalu zaznajo območje priklonnega mesta, upravljavec dvigala sproži postopek samodejnega priklopa na električno omrežje.

# Z rastjo prometa vse več dela za carino

S 1. januarjem so znotraj sektorja za carine pri Finančnem uradu Koper uvedli nekatere organizacijske spremembe. Te ne bodo pomembneje vplivale na delo vseh tistih, ki smo udeleženi v luških postopkih, niti ne pri ostalih članih pristaniške skupnosti. Vendarle pa velja nanje opozoriti.

Obrnili smo se na namestnika direktorice Finančnega urada Koper **Nedjana Jermana**, ki nam razloži: »Spremembe se nanašajo predvsem na Oddelek za carinjenje Koper, ko smo oblikovali nov oddelek za naknadne kontrole in upravni postopek. Tako smo deset uslužbencev prerazporedili v nov oddelek, ki deluje v isti stavbi kot doslej. Tako smo oddvojili upravno-pravni del od postopkov, povezanih s carinjenjem blaga. S tem je organiziranost oddelkov boljša, delo je bolj pregledno in z vidika vodstva ga je lažje izvajati. Vodja oddelka za carinjenje je **Jano Borišek**, njegov pomočnik je **Albin Pahor**, vodja oddelka za naknadne kontrole in upravni postopek pa je **Zdenko Polman**.

Naslednja sprememba je na področju trošarin. Ukinili smo oddelek v Sežani, tako da je nastal novit oddelek za trošarine, ki pokriva območje upravnih enot Koper, Izola, Piran, Sežana in Ilirska Bistrica.

V skladu z racionalizacijo poslovanja smo ukinili carinsko pisarno na Jelšanah in iz te lokacije preselili tudi mobilno enoto, ki sedaj deluje v Sežani.

Trenutno nas je v finančnem uradu 344 zaposlenih, od tega 66 uslužbencev znotraj Sektorja za carine, deluje v Oddelku za mejno kontrolo Luka Koper, ki pokriva mejno kontrolo v Luki Koper in prosto cono, Letališče Portorož, mejni prehod Piran in potniški terminal v Kopru. V novo sistematiziranem oddelku je torej deset uslužbencev, v oddelku za carinjenje Koper 20, v oddelku za carinjenje Sežana pa devet. Oddelek za analize in kontrole ima 15 zaposlenih, na trošarinah pa jih je enajst.«

V Luki Koper beležijo iz leta v leto večji promet, torej je tudi obseg dela za carinike večji, vprašamo Jermana. »Z naraščanjem pretovora v luki, narašča tudi število dogodkov, več je postopkov, večje so ne nazadnje tudi možnosti zlorab. Vendarle skušamo storiti vse, da s tem številom ljudi,



Med zadnjimi pridobitvami je vozilo za merjenje radioaktivnega sevanja. Poleg stabilnih portalnih merilcev sevanja na vhodu, imamo sedaj vozilo, ki meri sevanje po pristanišču, predvsem na železniškem delu. Vozilo so nadgradili z vso potrebno opremo s pomočjo ameriške donacije.

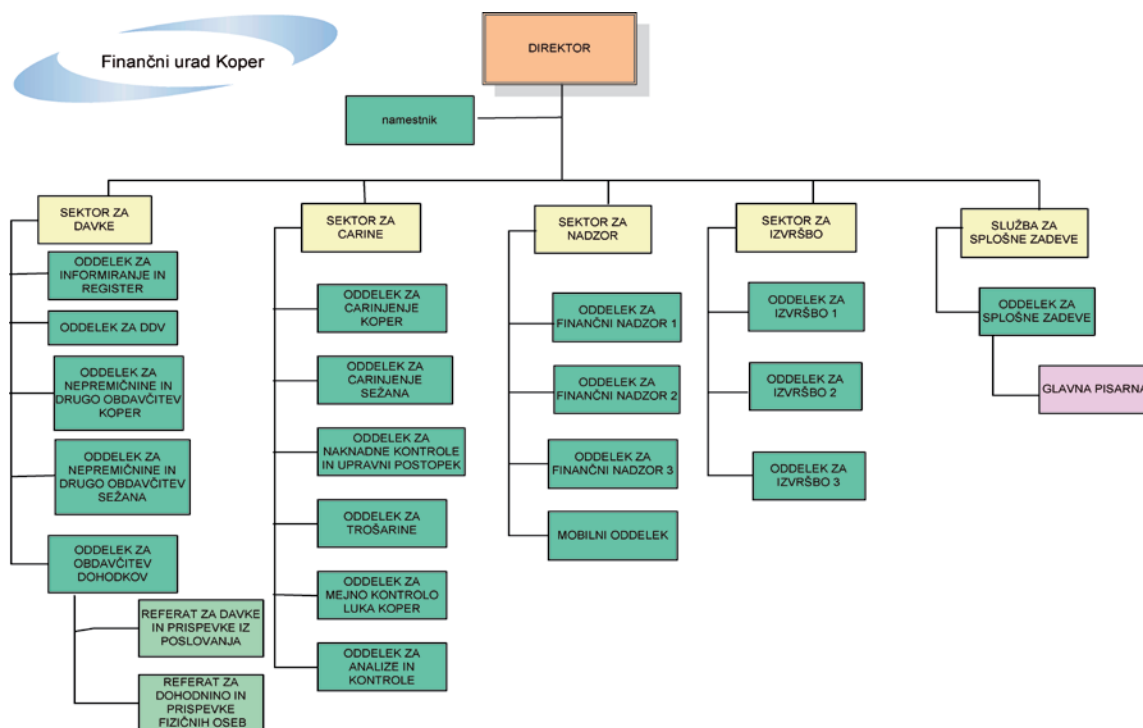
ki jih imamo v luki, zadeve obvladujemo. Če pa se bo rast nadaljevala z istim trendom, bo potrebno povečati število zaposlenih predvsem na analizi tveganja, nabaviti bo potrebno tudi novo tehnično opremo. V primeru odprtja novih vhodov v pristanišče, bi nas bilo občutno premalo.«

Število dogodkov, ki jih obravnavajo, je res izjemno. Tako so v letu 2016 v oddelku za carinjenje Koper obdelali 45.760 uvoznih in

24.186 izvoznih deklaracij. Vrednost uvoženega blaga je znašala 4.311.342.734,43 evra, pobranih je bilo 308,5 milijona evrov uvoznih dajatev. Zanimivo je, da so po postopku 42, po katerem se blago sprost v promet že na naših tleh, obravnavali že več kot polovico vsega blaga. Tako je bilo sproščenih v prost promet 24.210 deklaracij, kar je 52,91 odstotek vseh uvoznih deklaracij. Jerman: »Če se toliko tujih družb (iz drugih članic EU) odloči, da bodo svoje blago pri nas sprostile v promet, pomeni, da delamo hitro in kvalitetno, vsi, mi, Luka, špediterji, ostale inšpekcijske službe ...

Nasploh smo vpeti v pristaniško skupnost. Sodelujemo na vseh projektih, ki so vezani na neposredne postopke v Luki Koper. Izboljšali smo informacijsko poslovanje, saj praktično vse poteka v elektronski obliki oz. brezpapirno. Dovzetni smo za vse izboljšave, ki jih vodita Luka Koper in Uprava za pomorstvo. Ključna je elektronska izmenjava z Luko Koper. Oni dobijo v našem sistemu vse s ciljem, da blago čim prej zapusti luko. Razen v ekstremnih primerih, kot je bila nedavna burja, ki je ustavila promet, vse poteka tekoče in sistemi delujejo stabilno.«

Sonja Kranjec



Organigram nove ureditve Finančnega urada Koper

# Lukec, simpatičen naivnež, a z veliko modrosti

Pred dobrimi petnajstimi leti je Elvis Božič narisal prvega Lukca. Karikaturu, ki je našla svoje mesto v Luškem glasniku, smo ustvarjalci in bralci luškega časopisa takoj sprejeli za svojo, saj v svoji neposrednosti simpatično »komentira« aktualno dogajanje in druge teme. Avtor karikatur je delovodja na terminalu za sipke tovore.

## NISTE SE IZŠOLALI ZA ILUSTRATORJA ALI KARIKATURISTA?

Sploh ne, sem pa od nekdaj rad risal. Za svoje domače ali za koga, ki je kaj takšnega potreboval.

## KAKO JE NASTALA IDEJA ZA LUKCA?

Stalno me spremlja prepričanje, da smo bistvo v Luki Koper ljudje. Kaj bi lahko imeli za njen simbol ali figuro? Lahko bi to bilo dvigalo, morda kontejner, z očmi in nogicami. Ampak ne, ker za vsem stoji človek. Luka Koper je bila zgrajena »na hrbtih« ljudi, to vemo. O njegovem imenu pa ni bilo dileme.

## OD USTVARJALCEV LUŠKEGA GLASNIKA DOBITE SAMO SEZNAM TEM, KI JIH OBRAVNAVAMO V TEKOČI ŠTEVILKI. OSTALO DOMISLITE SAMI.

Dobim teme in osnovna izhodišča, na podlagi teh se odločim, kaj najbolj izstopa. Če tega ne zaznam, se sam odločim za motiv.

## KAKŠEN JE PRAVZAPRAV KARAKTER LUKCA?

Želi si biti vedno aktualen, obravnava snov iz Luke Koper, pa tudi širše, saj je naša Luka povezana z lokalnim okoljem, državo, svetom. Zato je tem neskončno. Pomembno pa je, da karikatura deluje simpatično, smešno, lahko tudi pikro. Včasih so predložene vsebine precej suhoparne, v smislu, bili smo na tem sejmu, veliko je številok, tako da včasih hitro dobim navdih, včasih pa se moram kar precej potruditi.



## KARIKATURE SO BARVNE, VČASIH ČRNOBELE ...

To je bolj odvisno od časa, ki ga imam na razpolago. Je pa rok zelo kratek. Barvne ilustracije zahtevajo dosti več časa, odvisno je tudi od tematike, tudi mojega razpoloženja. Vesele teme so v barvah, težke pa ne.

## KOLIKO ČASA VAM VZAME ENA KARIKATURA?

Risanje niti ne, več časa porabim za razmišljanje, kaj narediti, kako bo izgledalo, kako bo karikatura sprejeta med ljudmi. Velikokrat me vprašajo, kdaj boš pa o nas kaj narisal. Pa jim odgovorim: Vsi boste prišli na vrsto.

## VSE TO DELATE BREZ PLAČILA.

Seveda, nikoli nisem zahteval ali pričakoval karkoli v zameno. Sem iz luške družine, skupaj z mamo in očetom imamo sto let dela v Luki Koper. Rad naredim kaj zanjo.

## KARIKATURA IMA POSEBNO MESTO V UPODOBITVAH.

Da, z eno sliko moraš povedati zgodbo, biti mora smešna, s sporočilom, kar je zahtevna naloga. Lažje bi bilo s stripom, ko imaš več slikic na razpolago.

## V 15. LETIH JE IZŠLO 165 ŠTEVILK LUŠKEGA GLASNIKA, TOREJ STE NARISALI TOLIKO KARIKATUR ...

Veliko število, ampak včasih smo kakšno izpustili ...

## VČASIH PA STE JO PRIPRAVILI TUDI ZA NASLOVNICO, PA ZA LUŠKO ŠPORTNO DRUŠTVO LUKCA ŠPORTA ...

Me tudi prosijo, naj kaj narišem, ko se kdo upokoji, za razne priložnosti ...

## LUKEC JE OSTAL ISTI, ALI JE KOMU PODOBEN?

Namenoma ni. Le čim bolj simpatičen mora biti, on je nepokvarjen dobrodušni naivnež, ki pa ima v sebi delavsko modrost, je pravi luško-transportni delavec, »fizikalec«. Včasih ga »povišam« v skladiščnika.

## ŽELIMO SI, DA BI LUKEC ŠE DOLGO OSTAL MED NAMI.

Upam, da bo, če mi bo le služilo zdravje in predvsem roka.

Tekst in foto: Sonja Kranjec



Lukec v Luškem glasniku decembra 2007