

Približujemo se zgodovinski meji milijon kontejnerskih enot (TEU)

Ana Vučina Vršnak, foto: FPA



Dimitrij Zadel, predsednik uprave Luke Koper, pravi, da družba nujno potrebuje dodatne površine oziroma dodatne skladiščne kapacitete, da bi lahko učinkovito odgovarjala na potrebe strank. Že kmalu bi namreč lahko povečali letno kapaciteto terminala na 1,5 milijona TEU.

Pri najbolj strateški blagovni skupini, kontejnerjih, so v letu 2018 rasli za približno sedem do osem odstotkov.

Kakšna bo, če za december uporabite ocene, statistika pretovora Luke Koper za leto 2018 (okvirno)? Skupni pretovor bo letos na približno enaki ravni kot lani. To ne pomeni, da pretovor v pristanišču stagnira, saj je bil tak rezultat predviden in je posledica načrtovanega remonta plavža ene od naših strank, ki preko Kopra uvaža razsute tovore. Bomo pa solidno rast zabeležili pri naši najbolj strateški blagovni skupini, pri kontejnerjih, kjer smo v letu 2018 rasli za približno sedem do osem odstotkov in se približujemo zgodovinski meji milijon kontejnerskih enot (TEU).

Ste s tem zadovoljni? Kako bi ovrednotili rezultat? Z rezultati smo zadovoljni, saj so v skladu z našimi strateškimi načrti. Končno oceno bomo seveda lahko dali konec leta, ko bodo številke o pretovoru postale uradne.

Luka Koper zadnjih 12 let posluje na približno enakih površinah, čeprav se je promet podvojil. Nedavno se je spremenila uredba o upravljanju koprskega

tovornega pristanišča, kar omogoča njegovo povečanje za 43,6 hektara. Na to odločitev – sprejela jo je prejšnja vlada ob koncu mandata – ste v Luki čakali več kot sedem let. Večino dodatnega zemljišča boste sicer lahko začeli uporabljati šele v prihodnjih letih, zahtevate pa tudi nove površine in pričakujete, da vam bo vlada dodelila še 80 hektarov, ki jih je Luki leta 2011 namenil sprejeti državni prostorski načrt. Ta je predvidel, da bi se tovarno pristanišče lahko povečalo na 404 hektarov. Kako daleč ste od tega? Družba nujno potrebuje dodatne površine oziroma dodatne skladiščne kapacitete, da bi lahko učinkovito odgovarjala na potrebe strank. Prostorska stiska se kaže predvsem na področju vozil, saj smo v zadnjih letih postali ena največjih avtomobilskih luk v Sredozemlju. Po informacijah, ki jih imamo, je država že sprožila ustrezne postopke za pridobitev v last treh parcel, ki mejijo na koncesijsko območje pristanišča. Te parcele so, z razliko od tistih 43 ha, ki ste jih omenili v vprašanju, tudi najbolj ustrezne za relativno hitro uporabo. Poleg tega smo z državo podpisali

Prostorska stiska se kaže predvsem na področju vozil, saj so v zadnjih letih postali ena največjih avtomobilskih luk v Sredozemlju.

tudi najemno pogodbo za parcelo na severni strani pristanišča, kjer smo pred leti že skladiščili vozila. Če smo optimistični, bi lahko vsaj del teh parcel dobili v uporabo že naslednje leto.

Poslovna strategija družbe in Skupine Luka Koper do leta 2030 ter Strateški načrt do leta 2020 predvidevata, da je treba za uresničitev načrtov uresničiti investicije v pristaniško infrastrukturo in opremo v višini 300 milijonov evrov. Katere večje naložbe načrtujete v letu 2019 in naslednjih letih in v kolikšni višini?

Med najpomembnejšimi naložbami, ki nas čakajo v prihodnjih letih, je podaljšanje prvega pomola oziroma kontejnerskega terminala. Skupno bomo v ta projekt vložili 235 milijonov evrov, del tega zneska smo sicer že investirali v preteklih letih za poglobljanje bazena, nabavo novih dvigal in opreme, izgradnjo terminalskih železniških tirov ipd. Predvidoma maja 2019 bomo začeli z gradnjo 100-metrskega podaljška in pripadajoče zaledne skladiščne površine. Če bo šlo vse po načrtih, bomo projekt zaključili v začetku leta 2021 in s tem povečali letno kapaciteto terminala na 1,5 milijona TEU. Intenzivno se ukvarjamo tudi z drugimi infrastrukturnimi projekti, ki so prav tako pomembni z vidika povečevanja pristaniških kapacitet, boljše pretočnosti in posledično večje konkurenčnosti pristanišča. Na vzhodnem delu pristanišča bomo predvidoma marca 2019 odprli dodaten vhod za tovornjake in kasneje še nadgradili sistem najave prihoda tovornjakov. Za potrebe avtomobilskega terminala že imamo gradbeno dovoljenje za izgradnjo novega RO-RO priveza in bližnjih železniških tirov, načrtujemo tudi novo garažno hišo za 6.000 avtomobilov.

Menite, da bodo vsi načrti glede naložb realizirani? Kaj predstavlja tveganje, da morda ne bodo?

Prepričani smo, da bomo te načrte uresničili. Res je sicer, da smo pri izvedbi infrastrukturnih načrtov vezani na javna naročila, kar lahko nekoliko podaljša postopke, ampak to je težava vseh, ki so zavezani tem postopkom.

Po letu 2020 bodo vse nadaljnje naložbe odvisne od tega, ali bo koprsko pristanišče dobilo dodatne železniške kapacitete v povezavi z zaledjem. Pričakujete v mandatu te vlade pomemben napredek pri izgradnji drugega tira železnice?

Vse izjave in zagotovila predstavnikov vlade kažejo na to, da bodo s projektom izgradnje drugega tira nadaljevali. Mislim, da danes v Sloveniji ni več nikogar, ki bi se spraševal o nujnosti izgradnje. Verjamemo, da bodo nosilci projekta tudi našli način, kako to čim prej izvesti.

Luko Koper vidite v prihodnosti kot »zeleno pristanišče«. Kaj konkretno vključuje vaša vizija? Pristanišče je z dveh strani obdano s prebivalstvom, v zaledju z naravnim rezervatom. Navzven pa ga objema občutljiv morski ekosistem. Trajnostni razvoj

zato razumemo široko, kjer je le mogoče tudi širše, kot to od nas zahteva zakonodaja. Vpetost v lokalno okolje in želja po ohranjanju visoke konkurenčne prednosti nam narekujejo, da nenehno težimo k čim obsežnejšemu uvajanju sodobnih trajnostnih rešitev ter da živimo in se razvijamo v sožitju z ljudmi in naravo okrog nas.

Eden največjih okoljskih izzivov je hrup, ki se širi proti staremu mestnemu jedru Kopra. Pristanišča z več celin, med njimi Luka Koper, pa pristanišče Rotterdam ter Hamburg, so ustanovila projekt Neptunes, v okviru katerega iščejo rešitve za zmanjševanje ladijskega hrupa. Na kakšen način in kdaj je mogoče pričakovati rezultate?

V okviru združenja Neptunes si pristanišča z izmenjavo izkušenj in določitvijo skupnih standardov prizadevamo vplivati na ladjarje ter zakonodajalce, da problematiki hrupnih ladij namenijo več pozornosti. Emisije hrupa ladij v okolje ne obravnava nobena EU ali svetovna zakonodaja. Tako Luka Koper kot pristojna ministrstva zakonske podlage za ukrepanje in sankcioniranje ladjarja v primeru povzročanja emisij hrupa v okolje ne nimajo. Z ladjarji lahko tako le komuniciramo in skupaj iščemo najustreznejše rešitve. Vsekakor bomo nadaljevali tudi z ukrepi za zmanjševanja hrupa na drugih področjih, ki smo jih opredelili v Okoljski strategiji do leta 2030.

Po optimističnem scenariju bi lahko del parcel dobili v uporabo že v letu 2019.

Predvidoma maja 2019 bodo začeli z gradnjo 100-metrskega podaljška in pripadajoče zaledne skladiščne površine. Projekt naj bi zaključili v začetku leta 2021.



»Mislim, da danes v Sloveniji ni več nikogar, ki bi se spraševal o nujnosti izgradnje drugega tira.«

Pristanišča si danes ne znamo predstavljati brez digitalne podpore, pri čemer je nujno sodelovanje in prilagajanje vseh deležnikov v logistični verigi.

Za razliko od Avstrije, ki velja za zrel trg, je Nemčija trg, kjer vidimo še veliko potenciala.

Kako daleč je projekt vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v prometu ter možnosti napajanja ladij z električno energijo?

Evropska direktiva o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva določa, da države članice v svojih nacionalnih okvirih politike ocenijo potrebo po dobavi električne energije z obale za ladje ter da se takšna dobava električne energije z obale v pristaniščih prednostno vzpostavi do konca leta 2025. V Luki Koper se s tem izzivom ukvarjamo v okviru evropskega projekta ELEMED. Namen projekta je, da preverimo tehnične, varnostne in finančne vidike razvoja in umestitve sistema, ki ladjam za čas priveza v pristanišču zagotavlja dostop do električne energije iz fiksnega omrežja, s čimer se ladjam omogoča dostop do alternativnega in tudi obnovljivega vira energije. Ob gradnji novih obal in površin v koprskem pristanišču, predvsem na kontejnerskem terminalu, je že sedaj predvidena gradnja infrastrukture, po kateri se bodo namestili kabli za bodoče napajanje ladij. Pri tem projektu bomo prav tako potrebovali pomoč države, saj je potrebno najprej do Kopra pripeljati zadostno količino električne energije. In ne smemo pozabiti, da se morajo na nov sistem prilagoditi tudi ladjarji.

Kako pa je digitalizacija prodrla v vaš poslovni model?

Pristanišča si danes ne znamo predstavljati brez digitalne podpore. Obvladovati skoraj milijon kontejnerjev in več kot 700.000 avtomobilov letno bi bilo nemogoče brez ustrezne podpore informacijske tehnologije (IT). Vendar nas na tem področju čaka še veliko dela in spet se srečujemo z nujnostjo sodelovanja in prilagajanja vseh deležnikov v logistični verigi. V mislih imam enotno okno, ki bi vsa sosednja pristanišča povežalo z ladjarji in jim olajšalo birokracijo. Pa seveda brezpapirno poslovanje špediterjev, kar bi pohitrilo logistiko v kamionskem prometu. Da ne omenjam avtomatizacije pretovora, ki je vse bolj prisotna.



Katere so konkurenčne prednosti Luke Koper za potrebe sosednjih držav v primerjavi z drugimi pristanišči v severnem Jadranu? Kje vidite potencial?

Predvsem sta pomembni naša zanesljivost in prilagodljivost, ki nam jo omogoča poslovni model, kjer pod eno streho združujemo naloge pristaniške uprave in upravljavca terminalov. Potem so tu redne železniške povezave, ki jih razvijamo skupaj z našimi partnerji in dnevno povezujejo Koper z avstrijskimi logističnimi središči. Pa ne samo temi. Luka Koper je namreč povezana z vsemi pomembnejšimi središči srednje Evrope. Avstrija je zagotovo naš največji zaledni trg, vendar beležimo tudi največji tržni delež na področju kontejnerjev tako na Madžarskem kot Slovaškem, v zadnjih letih beležimo spodbudno rast na Češkem in Poljskem, potem so tu še države jugovzhodne Evrope in seveda Nemčija, ki za nas predstavlja zelo velik potencial. Za razliko od Avstrije, ki velja za zrel trg, pa je Nemčija trg, kjer vidimo še veliko potenciala. Skupaj s pristaniško skupnostjo si že vrsto let prizadevamo, da bi z južnega dela Nemčije pritegnili več količin blaga, predvsem kontejnerjev. Letni kontejnerski promet dežele Bavarske je ocenjen na 1,3 milijona kontejnerskih enot (TEU), kar je praktično dvakratnik celotne Avstrije. Kot vselej je ključ do uspeha optimalna kombinacija ladijskih in železniških povezav ter ugodnih tranzitnih časov, kar koprsko pristanišče vsekakor premore, vendar je to tek na dolge proge. Pretovor za nemški trg počasi, a vztrajno raste, tudi pri kontejnerjih. ^{gg}

Tiskano na papirju Vprint, 80 g, papirnice WPP/IDEA KRŠNO, d. d.

TINTTER
TRANSPORT



We move faster