

# Koncesijska pogodba za varnejšo prihodnost

Za koprsko pristanišče in Luko Koper se drugih petdeset let razvoja začnja uspešno in v razmerah, ki ponujajo izjemne priložnosti in izzive. Vedno znova in vedno bolj se potrjuje pomen naše strateške lege v severnem Jadranu in najkrajše pomorske poti do gospodarstev srednjeevropskih držav. Mnoge med temi državami niso le brez lastnih pristanišč, pač pa so obenem tudi nove članice Evropske Unije, ki beležijo izjemne stopnje gospodarske rasti in mednarodne blagovne menjave. Poslovni partnerji, oblikovalci prometnih in gospodarskih politik iz Avstrije, Madžarske, Češke, Slovaške in iz drugih držav priznavajo Luko Koper vlogo enega vodilnih in najbolj zanesljivih povezovalcev z ravno tako dinamičnimi gospodarstvi na bližnjem in daljnem Vzhodu.

Veliko priložnost za naš razvoj so napovedi o nadaljnji skokoviti rasti obsega mednarodne blagovne menjave in pretovora in zlasti pretovora zabojnikov v svetovnih pristaniščih. Med evropskimi pristanišči bodo po rasti v ospredju sredozemska pristanišča.

## Investicije v pristaniško infrastrukturo in v razvoj

Nove in sodobnejše zmogljivosti so odgovor na naraščajoče povpraševanje po pristaniških storitvah. Obsežen in vrednostno zahteven investicijski cikel, ki smo ga začeli v letu 2007 in ga bomo po predvidevanjih, zaključili v letu 2015, je v letu 2008 zaznamovan predvsem z naložbami v podaljševanje obale kontejnerskega terminala, v gradnjo novega skladišnega objekta za avtomobile, in v izboljševanje opremljenosti s sodobno pretovorno mehanizacijo in opremo. S pripravo državnega prostorskega načrta za celotno območje koprskega pristanišča, pa postavljamo prave temelje za razvoj v še zmogljivejši, še učinkovitejši in še uspešnejši pristaniški sistem v prihodnjih letih in desetletjih. Pristaniške zmogljivosti so optimalno izkoriščene le ob nadgradnji z učinkovitimi prometnimi in logističnimi povezavami. Luka Koper krepi svojo



Mag. Marjan Babič, član uprave, Luka Koper d.d.

prisotnost v srednji Evropi z razvojem sodobnih logističnih in distribucijskih središč v Sežani in Beltincih, na Madžarskem in v Romuniji. Zbrano in po potrebi obdelano blago bo iz teh središč potovalo po cestah in hitrih železniških povezavah predvsem v koprsko pristanišče. Lastnikom blaga in njihovim posrednikom bomo s tem zagotavljali dodatne konkurenčne prednosti.

## Koncesijska pogodba pomembno zmanjšuje tveganje dobičkonosnosti

Prehod v drugih petdeset let razvoja Luke Koper je zgodovinsko zaznamovan tudi s sklenitvijo koncesijske pogodbe za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča. S koncesijsko pogodbo so jasno opredeljene pravice in obveznosti glede vlaganj v pristaniško infrastrukturo. Ohranjen je model enovitega razvoja in vodenja pristanišča, kar zagotavlja večjo prilagodljivost tržnim razmeram in optimalnejšo organizacijo dela. Z določitvijo višine koncesijske dajatve, ki vključuje tudi morebitna nadomestila za podeljene stavbne pravice in morebitna vodna povračila, so odpravljena velika

september 2008



**LUKA KOPER**  
Port of Koper

---

tveganja za prihodnje poslovanje celotnega poslovnega sistema Luke Koper. Usklajena koncesijska dajatev se izračunava glede na realizirane poslovne prihodke od prodaje storitev in bo obe pogodbeni stranki spodbujala k razvoju in učinkoviti izrabi pristaniških zmogljivosti. Povsem realna so pričakovanja, da se bo v prihodnjih letih nadaljevala rast poslovnih prihodkov Luke Koper s povprečno 8 do 10 odstotno letno stopnjo rasti ob ohranjanju dobičkonosnosti poslovanja.

### **Tudi v drugi polovici leta pričakujemo pozitiven trend poslovanja**

Tudi poslovni rezultati za prvo polletje 2008 dokazujejo, da v Luki Koper uspešno uresničujemo začrtano razvojno strategijo. Bistveno sta se povečala pretovor avtomobilov in kontejnerjev, dolgoročno najpomembnejših segmentov naše ponudbe storitev. Poslovne prihodke smo povečali za 14 odstotkov glede na prvo polletje 2007. Pretrese na stroškovni strani, ki so v prvi vrsti posledica globalnih razmer na tržiščih surovin, smo učinkovito blažili z ustrežno organizacijo in izvajanjem dela. Skupni rezultat je 21 odstotkov večji dobiček iz poslovanja v primerjavi s polletjem 2007, za 6 odstotkov višja dobičkovnost prihodkov iz poslovanja in za 8 odstotkov višja dodana vrednost na zaposlenega, vedno primerjalno z enakim obdobjem lani, ob dejstvu, da smo število zaposlenih v obdobju leta dni povečali za 4%.

Minister za promet Radovan Žerjav in predsednik uprave družbe Luka Koper, d.d. Robert Časar sta 8. septembra 2008 podpisala koncesijsko pogodbo za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju kopskega tovornega pristanišča.

Že nekaj let težko pričakovana koncesijska pogodba med Republiko Slovenijo in delniško družbo Luka Koper določa način izračuna koncesnine, pravila vodenja, upravljanja in delovanja v pristanišču ter pravice in obveznosti strank ob prenehanju ali prekinitvi koncesijskega razmerja. Vsebuje tudi dogovor med pogodbenima strankama o načinu vlaganja v infrastrukturo pristanišča ter določila o zagotavljanju odprtosti pristanišča .

Koncesijska pogodba je sklenjena za 35 let, kakor to določa Pomorski zakonik. To je dovolj primerno časovno obdobje, da koncesionar uresniči svoje razvojne ideje in zagotovi temelje za njihovo realizacijo. Delničarjem družbe pa ta doba zagotavlja, da je naložba v delnice Luke Koper dobra in varna naložba.

Dogovorjena koncesnina znaša 3,5% poslovnih prihodkov družbe, zmanjšanih za pobrane pristojbine. V Koncesijsko dajatev so vključene tudi vodna pravica, vodne takse in druge dajatve povezane z uporabo morja ki pripada Republikli Sloveniji. Preostalo višino koncesijske dajatve koncesionar plača v razmerju 50:50 odstotkov Republikli Sloveniji in občini Koper.

Podpisana koncesijska pogodba je rezultat večletnih usklajevanj med državo in družbo Luka Koper, ki potekajo vse od lastninskega preoblikovanja družbe v letu 1996. V letu 2000 je bila sklenjena najemna pogodba za pristaniško infrastrukturo, ki je začasno nadomestila koncesijsko pogodbo, po sprejetju Pomorskega zakonika v letu 2002 in njegovih podzakonskih aktov pa so bile vzpostavljene pravne osnove za sklenitev prave koncesijske pogodbe.

# Vse več kontejnerjev



Kontejnerski promet v svetu narašča s stopnjo 15 % letno. V Luki Koper, ki je osrednje pristanišče za srednjeevropske države, pa je ta rast še bolj intenzivna. To se odraža v vse bolj perečem pomanjkanju prostora in vseh drugih zmogljivosti za pretovor in odpremo zabojnikov. Zato smo že konec lanskega leta začeli s podaljševanjem prvega pomola, na katerem je umeščen terminal za kontejnerje.

## **Nova dvigala za večje ladje**

Za prevoz zabojnikov gradijo vse bolj velike ladje - največje lahko naložijo že kar 14.500 TEU (kontejnerskih enot). Za koprsko pristanišče je bil rekorden pristanek kontejnerske ladje Sea Land Quality v letošnjem maju, ki je v Kopru naenkrat pretovorila kar tri tisoč kontejnerskih enot. Sicer pa se vse bolj pogosto dogaja, da večje kontejnerske ladje prihajajo v naše pristanišče, zato bomo nabavili tudi štiri nova dvigala vrste post-panamax, ki so lahko takim ladjam kos. Ti dvigali in pa zadostna globina morja bodo namreč omogočali, da bo Luka Koper lahko sprejemala tudi velike kontejnerske ladje do 8.000 TEU nosilnosti.

## **198 pilotov bo nosilo podaljšek pomola**

Podaljšana obala kontejnerskega terminala bo segala dobrih 146 metrov proti odprtemu morju. Gradimo jo na pilotih, zabitih globoko v morsko dno. Piloti so jeklene cevi, ki jih pnevmatsko kladivo zabije v dno, nato pa se napolnijo z betonom in tako postanejo trdni nosilni stebri. Dolgi so od 40 do 45 metrov in približno dve tretjini te dolžine mora segati pod morsko dno, se pravi, da se zabijajo 30 metrov globoko. Vseh skupaj jih bo 198.

## **Podvojitev pretovora kontejnerjev**

Gradnja prvih 50 metrov nove obale bo zaključena sredi tega meseca, vseh 146 metrov pa bo dograjenih konec novembra. Hkrati z gradnjo nove obale postopoma poteka tudi nasipavanje novih zalednih površin prvega pomola. Na teh bo kontejnerski terminal pridobil dragocene površine za odlaganje kontejnerjev in manipulacije z njimi. Povečanje zmogljivosti kontejnerskega terminala nam bo omočilo podvojitev dosedanjega pretovora kontejnerjev.

## **120 milijonov € vredna investicija**

Skupna vrednost investicije v podaljšanje prvega pomola, v ureditev novih zalednih površin in v nabavo potrebne, spremljajoče opreme, bo znašala 120 milijonov €. Izdelana finančna analiza in izračunani kazalniki ekonomske upravičenosti investicije, potrjujejo pravilnost odločitve o povečevanju kapacitet kontejnerskega terminala v koprskem pristanišču. Investicija, ki je primarno infrastrukturnega značaja, se bo povrnila v devetnajstih letih z interno stopnjo donosa, ki se približuje desetim odstotkom.

## **Še nekaj besed o kontejnerjih**

Uporaba kontejnerjev je temeljito spremenila metode in tehnologije v transportu in logistiki. Kontejner je dejansko nekakšen zaboj, v katerem prek morij ter po železnici in po cestah lahko potujejo najrazličnejši tovori. Angleži so nekakšne zabojnike uporabljali že leta 1780 za prevoz premoga po rečnih kanalih. Sodobni, standardizirani kontejner pa je prva uporabljala ameriška vojska proti koncu II. svetovne vojne za oskrbo prekomorskih bojišč. Kontejnerji so

potem vse bolj zaznamovali pomorski transport, vzporedno pa so postopoma osvajali tudi kopenske transportne poti - železnice in ceste. Sedaj že 90 % tovorov, ki niso v razsutem ali tekočem stanju, potuje prek morij v kontejnerjih in tudi nadaljuje pot po kopnem do mesta končne uporabe ali distribucije blaga. Približno 18 milijonov kontejnerjev letno opravi kakih 200 milijonov potovanj s polnjenjem na začetku in praznjenjem na koncu poti. Zaradi različnih namenov ali potreb so tudi zabojniki različnih tipov. Za vsak tip posebej so natančno določene oblika, velikost, nosilnost in opremljenost. Barva zabojnika, ki ga ščiti pred rjavenjem, pa je poljubna in ponavadi nosi označbo, katero transportno podjetje je lastnik tega zabojnika. Sicer pa ima vsak posamezen zabojnik svojo lastno "osebno" številko, ki je podobna registrskim tablicam avtomobilov. Ta številka pomaga, da se zabojnik ne izgubi ali zamenja v množici enakih in bi tedaj na primer lahko v trgovino z igračami prišla kava, v pražarno kave pa igrače. Da se to v koprskem pristanišču nikakor ne more zgoditi skrbi aplikacija Cosmos - informacijska rešitev za podporo poslovanja kontejnerskega terminala. Osnovni tip zabojnika je dolg dobrih 6 metrov, širok nekaj manj kot dva in pol metra, visok nekaj več kot dva in pol metra. Ta tip je hkrati primerjalna enota za obseg kontejnerskega transporta TEU (twenty-foot equivalent unit). Pri opisih se uporabljajo angleške mere (čevlji in palci), ker so prvi standardi nastali v Ameriki in ker so tudi sicer v transportu, zlasti pa v pomorstvu, te stare mere še vedno v rabi. Najpogostejši tip kontejnerja je danes dolg točno 40 čevljev, še enkrat toliko, kot osnovni tip. Vanj se lahko spravi do 30 ton blaga. V zabojnik lahko naložijo vse vrste blaga v trdnem stanju, obstajajo pa tudi posebni kontejnerji za tekočine. Za prevoze hitro pokvarljivega blaga pa so posebni zabojniki, opremljeni s hladilno napravo. V takih prihaja k nam na primer sadje iz Srednje Amerike ali zelenjava iz Izraela.

**NOTICE** so e-časopis Luke Koper, d.d. in so namenjene investitorjem; ureja ga uredniški odbor, odgovorni urednik Sebastjan Šik; sedež družbe: Luka Koper, d.d., 6501 Koper, Slovenija; tel.: 05 6656 100, fax: 05 6395 020, e-pošta: portkoper@luka-kp.si, internet: www.luka-kp.si; kontaktna oseba: Rok Štemberger, tel.: 05 6656 140, fax: 05 639 50 20