

LUČKA UPRAVA PLOČE

**IZVJEŠTAJ O IZVRŠENJU GODIŠNJEG PROGRAMA RADA I RAZVOJA LUKE ZA
2018. GODINU**

Ploče, rujan 2019.

Poslovanje Lučke uprave Ploče u 2018. s obzirom na ostvarene količine i strukturu tereta

U 2018. godini u luci Ploče ostvaren je ukupni promet od 3.153.322 tona što je za 1% manje u odnosu na isto razdoblje prethodne godine kada je prekrzano 3.194.963 tona. Analizirajući strukturu tereta, može se zaključiti da rasuti tereti čine 67,4 % (ukupno 2.124.999 tona), na generalne terete uključujući i kontejnere otpada 16,5 % (ukupno 520.201 tona), dok se 16,1% odnosi na tekuće terete (ukupno 508.122 tona). Uspoređujući promet po strukturi u 2018. godini u odnosu na 2017. godinu, rasuti tereti bilježe rast od 8%, generalni tereti su porasli za 25% dok je zabilježen pad tekućih tereta za 37% zbog prekida rada na terminalu tijekom više od 3 mjeseca uslijed havarije pristana nakon udara broda „STI POPLAR“ dana 5. kolovoza 2018.

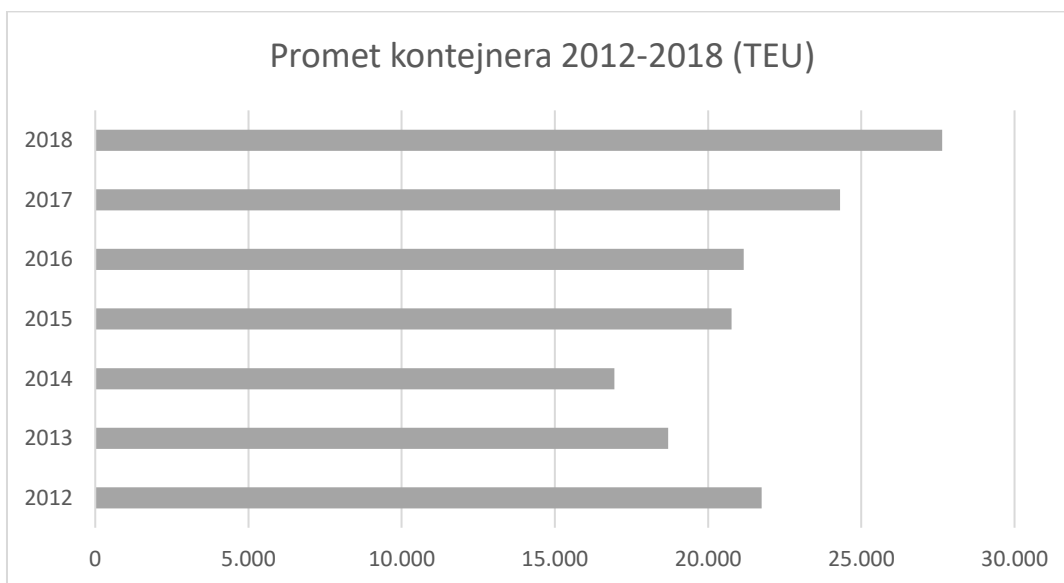
Tablica 1. Promet u luci Ploče prema vrsti tereta (u tonama) u 2018. u odnosu na 2017. godinu:

VRSTA TERETA	2018	2017	indeks 18/17
Generalni tereti	520.201	417.583	125
Rasuti tereti	2.124.999	1.973.160	108
Tekući tereti	508.122	804.220	63
UKUPNO	3.153.322	3.194.963	99

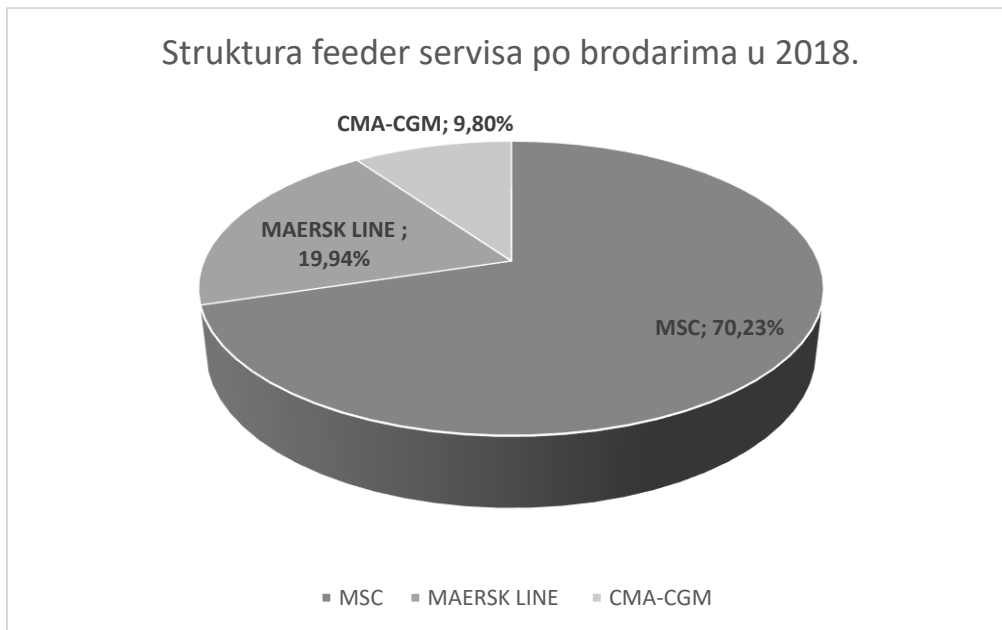


Slika 1. Struktura prema vrsti tereta u 2018. godini

U kategoriji **generalnih tereta** dominirao je kao i u protekloj godini kontejnerski promet te je prekrvano 27.637 TEU odnosno 311.023 tona što predstavlja nešto manje od 60% ukupno prekrvanih generalnih tereta. Promet kontejnera u 2018. godini, uspoređujući ga sa onim u 2017. godini, bilježi porast od 14%, i dalje se najviše kontejnera prekrvava za brodara „Mediterranean Shipping Company“ (70,23 %), ali je drugu poziciju prošle godine zauzeo „Maersk Line“ koji je uspostavio servis preko luke Ploče u studenom 2017. te je nakon 1.935 TEU u 2017. godini (što je predstavljalo 8,02% od ukupne količine kontejnera prekrvanih u luci Ploče), u 2018. godini za ovog brodara prekrvano 5.473 TEU što čini 19,94% ukupnog kontejnerskog prometa. Preostali, treći, brodar CMA-CGM je u 2018. godini imao 2.690 TEU (9,80%) što je znatno manje nego u 2017. godini kada je promet iznosio 4.478 TEU, što je činilo 18,56% kontejnerskog prometa.



Slika 2. Promet kontejnera 2012-2018



Slika 3. Struktura prometa kontejnera po brodarima

Od ostalih generalnih tereta treba istaknuti promet željeznim gredicama i šipkama za „Arcelor Mittal“, ukupno 101.740 tona, u ukrcaju i iskrcaju, što je trostruko više nego u 2017. godini, a također i promet aluminijskih proizvoda za potrebe „Aluminija“ Mostar, riječ je o otpremi aluminija iz Rusije prema Mostaru u svrhu njegove dorade i daljnjeg plasmana.

U kategoriji **rasutih tereta** i dalje prevladava metalurški ugljen, pri čemu se je za potrebe „GIKIL“-a Lukavac i „Arcelor Mittal“-a Zenica prekrcao 1.340.191 tona od ukupno 2.125.000 tona rasutih tereta. Nedostatak prekrcaja tereta za „Cemex“ Split u 2018. godini (u 2017. godini prekrcao 155.000 tona) na neki način je kompenziran prekrcajem boksita (112.500 t).

U kategoriji **tekućih tereta**, cjelokupni promet se odnosi na naftne derivate od kojih se 74% (375.906 tona) odnosi na operatora „Naftni terminali Federacije“ dok je operator „Adriatic Tank Terminals“ prekrcao preostalih 26% (132.216 tona). Na promet tekućih tereta u protekloj godini, gdje je prekrcao 296.100 tona manje nego u prethodnoj godini, dramatično je utjecala havarija na pristanu terminala te je nakon 05. kolovoza 2018. pristan bio van funkcije sve do 6. studenog. Ilustracije radi, u ovom intervalu (početak kolovoza - početak studenog) u 2017. godini prekrcao je nešto više od 200.000 tona. Svakako treba istaknut i izostanak značajne količine transhipmenta (neizravni prekrcaj) u organizaciji ATT-a jer je u 2018. godini ukrcan samo jedan brod od 4.250 tona za razliku od 66.660 tona transhipmenta u 2017. god. premda je u 2018. god. puštena u funkciju i druga faza izgrađenih kapaciteta (60.000 m³).

Ako promatramo realizaciju fizičkog prometa u 2018. godini u odnosu na planirane količine koje su bile dio usvojenog Godišnjeg programa rada luke za 2018. godinu, može se zaključiti da je ostvaren za 12% manji promet i to isključivo zbog izuzetno velikog pada u kategoriji tekućih tereta u odnosu na planirane količine. Prilikom izrade plana za 2018. uzeta je u obzir informacija koncesionara ATT koji je planirao svoj porast na 600.000 tona prometa uključujući i transhipment od 250.000 tona, pri čemu je bitni utjecaj trebala imati i činjenica da se

očekivao početak rada druge faze kapaciteta. „Naftni terminali Federacije“ je predvidio iste razine prometa kao i u 2017. godini (oko 550.000 tona). Temeljem ovih procjena, planirao se je promet tekućih tereta na oba terminala u iznosu od 1.150.000 tona, međutim ostvareno je samo 508.122 tona. Naravno, i ovdje treba spomenuti utjecaj havarije na tankerskom vezu za tekuće terete što je rezultiralo nemogućnošću prihvata brodova s tekućim teretima za oba terminal-operatora u razdoblju od kolovoza do početka studenog.

Odnos realizirane količine fizičkog prometa u 2018. u odnosu na planirane vrijednosti (u tonama):

VRSTA TERETA	Plan	Realizacija	Indeks realizacija/plan
Generalni tereti	470.000	520.201	111
Rasuti tereti	1.970.000	2.124.999	108
Tekući tereti	1.150.000	508.122	44
UKUPNO	3.590.000	3.153.322	88

Tablica 2. Odnos planiranog i realiziranog prometa

Iznijeti podaci o fizičkom prometu imali su naravno utjecaj na ostvarene prihode i financijsku realizaciju.

VRSTA TERETA	Realizacija (EUR) 2018	Realizacija (EUR) 2017	Indeks 2018/2017
Prihodi od lučkih pristojbi za teretne brodove	1.950.681	1.960.541	99
Prihodi od lučkih pristojbi za putnike i vozila	76.339	121.098	63
Prihodi od konc. naknada i odobrenja	838.480	729.607	115
Prihodi od naknada SZ (dozvole, ugovori o SZ)	155.621	175.772	89
Prihodi od sigurnosnih pristojbi	82.217	86.167	95

Tablica 3. Ostvareni prihodi u 2018.

Ako se usporede planirane i ostvarene vrijednosti u 2018. može se doći do sljedećih zaključaka:

VRSTA TERETA	Plan (HRK)	Realizacija (HRK)	Indeks realizacija/plan
Prihodi od lučkih pristojbi za teretne brodove	16.500.000	14.630.107	89
Prihodi od lučkih pristojbi za putnike i vozila	890.000	572.542	64
Prihodi od konc. naknada i odobrenja	8.440.000	6.288.600	75

Prihodi od naknada SZ (dozvole, ugovori o SZ)	1.400.000	1.167.158	83
Prihodi od sigurnosnih pristojbi	600.000	616.628	103

Tablica 4. Usporedba planiranih i realiziranih prihoda

Na stavci „Lučke pristojbe na prekrcaju tereta“ ostvarena je ukupna fakturirana realizacija od 1.950.681,43 EUR što je gotovo identično ostvarenju na kraju 2017. godine unatoč činjenici da u vremenu od 30.07.-06.11.2018. (dok nije završena parcijalna sanacija) nismo imali niti jedan brod na terminalu tekućih tereta (u 2017. godini u tom intervalu bilo je 32 broda). Dakle, kod lučkih pristojbi za brodove za generalne terete bilježimo fakturiranu realizaciju u 2018. godini za 24% veću nego u 2017. godini (448.552 EUR), za brodove sa rasutim teretima taj porast iznosi 17 % (fakturirano 1.063.912 EUR), dok je kod brodova sa tekućim teretima fakturirana realizacija 438.215 EUR što je za 33% odnosno za 209.816 EUR manje nego u 2017. godini. Naravno, uzimajući u obzir planirane količine tereta, a time i planirane prihode za ovu stavku, može se zaključiti da je od planiranih 2.200.000 EUR ostvareno 89% isključivo uslijed havarije na terminalu, a samo djelomično zbog nedostatka planiranih količina tekućih tereta u transhipmentu jer se primjenjuje povlaštena tarifa za takve otpreme (0,03 EUR/t).

Na stavci „Prihodi od lučkih pristojbi od brodova za prijevoz putnika i vozila“, što se odnosi na lučke pristojbe za mini cruisere te pristojbe za „Jadrolinijin“ trajekt na relaciji Ploče-Trpanj, fakturirano je 76.338,97 EUR što je za 37% odnosno za 44.759 EUR manje nego u 2017. godini s obzirom na odluku Upravnog vijeća Lučke uprave Ploče iz srpnja 2017. godine o promjeni stope koja predstavlja osnovu za zaračunavanje lučkih pristojbi „Jadroliniji“, a što se je počelo primjenjivati u veljači 2018. godine. Budući da se u Planu za 2018. godini još nije implementirala ova odluka kojom dio lučke pristojbe pripada koncesionaru na Putničkoj obali za usluge koje on pruža prilikom ukrcaja vozila i putnika na trajekt, to je i razlog zbog čega je kod ove stavke ostvareno cca 64% planiranih prihoda.

Nemogućnost otpreme tekućih tereta kopnenim prijevoznim sredstvima (kamionskim cisternama) u razdoblju od tri mjeseca utjecalo je i na smanjenje prihoda od naplaćenih dozvola za ulazak vozila u luku Ploče (periodične dozvole i dnevne dozvole) što se u planu prikazuje kao „prihodi od naknada u slobodnoj zoni“. Ovi prihodi su smanjeni kako u odnosu na 2017. godinu (-11%) tako i u odnosu na planirane veličine (-17%).

Stavka „Prihod od sigurnosnih pristojbi“ također je pretrpjela utjecaj nefunkcioniranja Terminala za tekuće terete budući da su brodovi za tekuće terete također dužni plaćati maritimnu sigurnosnu pristojbu u visini 0,0425 EUR/toni prekrčanog tereta.

Na stavci „Prihodi od koncesijskih naknada“ ostvareno je 15% više nego u 2017. godini ali za 25% manje nego što je bilo planirano i to zbog izostanka varijabilne koncesijske naknade za očito nerealno planirane količine na ATT terminalu, zatim uslijed odstupanja od planiranog početka zaračunavanja fiksne i varijabilne naknade „Luci Ploče“ d.d. na novom Terminalu za rasute terete (bilo je planirano fakturiranje za posljednji kvartal 2018. godine, a sada je, nakon postignutog dogovora između Lučke uprave i koncesionara Luka Ploče d.d., utvrđeno da će

početak fakturiranja nastupiti 01.09.2019.) kao i izostanka prihoda od komercijalizacije uredskih prostora na novom Ulaznom terminalu.

IZVRŠENJE GODIŠNJEG PROGRAMA RADA I RAZVOJA LUKE ZA 2018. GODINU

Na svojoj 133. sjednici održanoj 19.12. 2017. godine, Upravno vijeće Lučke uprave Ploče donijelo je Odluku o davanju suglasnosti na Godišnji program rada i razvoja luke s Financijskim planom Lučke uprave Ploče za 2018. godinu. Druga i treća izmjena Godišnjeg programa rada i razvoja luke s financijskim planom usvojene su na 138. i 140. sjednici Upravnog vijeća. Glavni razlog izmjene programa rada i Financijskog plana bilo je oštećenje tankerskog veza u kanalu Vlaška usljed udara tankera STI POPLAR. Financijskim planom za 2018. godinu planirana su ukupna investicijska ulaganja u iznosu 20.903.285,00 kn. Tijekom godine izvršena je preraspodjela sredstava unutar osnovnih stavki plana. Općenito gledano, 2018. godinu obilježava obavljanje radova na uklanjanju oštećenog dijela Tankerskog veza u kanalu Vlaška, izvođenje radova za privremeno korištenje Tankerskog veza kao i početak radova na konačnoj obnovi Tankerskog veza u svrhu vraćanja veza u njegovu punu funkcionalnost. Od većih projekata završena je izgradnja retencije i lateralnog kanala, te za isti ishodovana uporabna dozvola. Završetkom ove investicije otklonjena je i posljednja zapreka za ishođenje uporabne dozvole za Ulazni terminal (dozvola dobivena u 2019. godini). Uz već navedene investicije sanacije tankerskog veza odrađen je i veći dio zamjene TS br.5 (manji dio investicije je prebačen u 2019. god.). S obzirom na održavanje željezničke infrastrukture na lučkom području izvršena je rekonstrukcija skretnice br. 50 u iznosu od 562.385,51 kn., te je izrađen projekt sanacije kolosijeka (ranžirna br.2). Također su nabavljeni i novi bokoštitnici na operativnoj obali br. 5. Nastavljeno je projektiranje novog pristana za tekuće terete (kombinirani vez), realiziran je dio u iznosu od cca. 660.000,00 kn. Izrada Urbanističkog plana uređenja luke Ploče prebačena je u 2019. godinu, budući da je izrada iste u nadležnosti Grada Ploča. Također je izrađen i projekt modernizacije sustava vatrodjave. Podrobniji podaci o stanju lučke podgradnje dani su u izvještajima koji slijede.

ENERGETIKA

Energetska mreža luke Ploče sastoji se od 21 transformatorske stanice i jednog rasklopišta. Većina opreme u trafostanicama je 30 godina ili starija te 10 kV naponskog nivoa, ista situacija je i sa srednje naponskim (SN) napojnim kablovima. Izuzetak su novi terminali (TRT, KT, UT) i dio opreme koji je zamijenjen u posljednjih nekoliko godina, oni su pripremljeni za 20 kV naponski nivo. Zbog obavijesti HEP-ODS-a (prelazak na novi naponski nivo od 20 kV) Lučka uprava Ploče sustavno mijenja kabelski rasplet i opremu u transformatorskim stanicama (sukladno ugovoru o koncesiji LUP je obavezna zamijeniti sve trafostanice stare luke do 2020.god.). Do sada su izvršene zamjene opreme u TS br. 6, 3 i 9, dok se zamjena opreme u ostalim TS (5, 7, 2, 4) planira ove i u narednim godinama. Budući da je investicija zamjene kabelskog raspjeta financijski značajan projekt koji nije moguće financirati u jednoj godini (4 milijuna kuna) planirano je alternativno rješenje ugradnjom među transformatora za područje stare luke. Ovaj projekt se planira realizirati krajem 2019. i početkom 2020. godine.

Iz već navedenih razloga planirana je još jedna rekonstrukcija rasklopišta u 2019. godini gdje će se među transformatori ugraditi u prostorije rasklopišta i tako omogućiti prelazak na novi naponski nivo.

Izradio: Milan Mihaljević, dipl.ing.el.

VANJSKA VODOVODNA MREŽA

Ugovorom o produženju prvenstvene koncesije na izgrađenom lučkom području definirano je da vodovodne instalacije od priključka na gradsku vodovodnu mrežu do vodomjera koncesionara kao osnovnoj infrastrukturi i zajedničkim objektima skrbi Lučka uprava, iz čega proizlazi da se o vanjskoj i unutarnjoj hidrantskoj mreži te zaštiti od požara svih objekata datih u koncesiju brinu sami koncesionari. Kako Lučka uprava nema posebnu službu obučenu i opremljenu za svakodnevni nadzor kontrolu i održavanje glavnih napojnih cjevovoda, a puknućem istih gubila se određena količina vode, što je rezultiralo izvjesnim troškovima, u prosincu 2010 godine sklopljen je sporazum sa sa J.U. "Izvor" Ploče o kontroli i održavanju glavnih napojnih cjevovoda pod nadzorom Lučke uprave Ploče i to:

Grana 4 - (Od glavnog vodomjernog okna na ulazu u Luku do priključka Terminala za tekuće terete)

Grana 6 - (Od priključka na Granu 4 kod obale 6 do priključka objekta Glavnog ulaza u luku)

Glavnim odrednicama ovog sporazuma definirano je da J.U. "Izvor" Ploče preuzima obavezu dnevne kontrole glavnog i pomoćnih vodomjera, uočavanje eventualnih gubitaka vode, ispitivanje trase na kojoj je uočen gubitak, lociranje i označavanje mjesta kvara te obavještavanje Lučke uprave o istom.

Kako je JU Izvor početkom 2019, godine jednostrano raskinuo spomenuti sporazum, stručne službe Lučke uprave same su preuzele nadzor nad glavnim napojnim granama. Izvedeno je ispitivanje i sanacija propuštanja napojnih grana, zamjena neispravnih zasuna i vodomjera, ugradnja dodatnih nepovratnih ventila prstenastih cjevovoda sa novim kombiniranim vodomjerima, periodična i mjesečna očitavanja potrošnje koncesionara kao i ukupne potrošnje u cilju otkrivanja eventualnih nekontroliranih propuštanja.

Obje napojne grane u glavnom su u najvećem dijelu rekonstruirane, i u dobrom stanju osim početnog dijela grane 4. Tijekom 2018 godine naručen je Izvedbeni projekt rekonstrukcije dijela napojnog cjevovoda Grane 4 na dionici Rasklopište-Vatrogasni centar u dužini 220 m koji je u lošem stanju i na kojem su detektirani određeni gubici. Od početka srpnja 2019 godine izvode se radovi na samoj rekonstrukciji odnosno zamjeni postojeće dionica kvalitetnijim rješenjem, kao i ogranka ovog cjevovoda do vodomjernog okna u korijenu obale 5 u dužini od 47 m, koji je oštećen i nije u funkciji pa je potrebna zamjena. Za očekivati je da će ovim zahvatom gubici vode napojnih grana o kojima skrbi Lučka uprava biti u cijelosti otklonjeni ili smanjeni na minimum. Očekuje se manja razlika između količine isporučene vode očitane na glavnom vodomjeru i potrošene vode očitane na vodomjerima koncesionara zbog dopuštene pogreške vodomjera na cijevima velikog promjera koji ne mogu precizno registrirati male protoke, a koji su u praksi vrlo česti.

Izradio: D. Gnječ, dipl. ing. stroj

ODVODNJA OBORINSKIH VODA

Oborinska odvodnja "stare luke" velikim dijelom je zatrpana ugljenim materijalom i otpadom što dovodi do manje funkcionalnosti sustava (mada se isti povremeno čisti od strane koncesionara). Lučka uprava Ploče izradila je Idejno rješenje rekonstrukcije prometnica i skladišno manipulativnih površina izgrađenog dijela luke Ploče, te u skladu s prioritetima sanirala dio odvodnje u sklopu izgradnje prometnica C1.A., C1.B i okolnih površina.

Na neizgrađenom dijelu Luke, južno od Glavne lučke ceste br 2, nije postojao izgrađeni sustav oborinske odvodnje, osim istočnog kolektora "Održavanje-Kanal Vlačka". Stoga je Lučka uprava Ploče 2015 godine izradila Idejno rješenje *Sustav oborinske odvodnje Luke Ploče (SOOLP)*. Ovim rješenjem formirano je više neovisnih podsustava oborinske odvodnje, a zajedničko im je da funkcioniraju u identičnim uvjetima na izuzetno maloj denivelaciji u odnosu na mjerodavnu razinu mora, te da ispusne vode iz mastolova završavaju u istom akvatoriju. Temeljem Idejnog projekta ishodištena je lokacijska dozvola za cjelokupan SOOLP koja predstavlja legalan temelj za daljnje projektiranje i ishodištenje dozvola po fazama u skladu s prioritetima. U cilju urbanizacije neizgrađenih prostora luke i spajanje objekata koji se grade ili se uskoro planiraju graditi, izgrađena je I - faze sustava oborinske odvodnje, a koju čine kolektor s ispustom br. 13 i 13 A, kao i kolektor s ispustom br. 4. Također su izgrađeni sustavi oborinske odvodnje uz Glavnu lučku cestu br. 1, sustavi oborinske odvodnje Terminala rasutih terete (zatvoreni sustav) i sustavi oborinske odvodnje Ulaznog terminala (UT). Oborinska odvodnja unutrašnjeg parkirališta UT-a se spaja preko mastolova i retencije u oborinski kolektor br.13, a oborinska odvodnja vanjskog parkirališta projektnim rješenjem se spaja preko mastolova u retenciju i leteralni kanal koji su izgrađeni tijekom 2018 godine. Kako nije bilo izgradnje novih objekata nije bilo ni potrebe za izgradnjom sustava odvodnje.

Izradio: D. Gnječ, dipl. ing. stroj

OBALNI ODBOJNICI

Tijekom 2001. godine sve obale u Luci Ploče opremljene su novim tipskim gumenim odbojnicima, ukupno 164 odbojnika raznih tipova. Pri samoj nabavi, zbog dugoročne sigurnosti, kupljeno je cca. 7% više elemenata po pojedinim tipovima odbojnika te kao rezervni dijelovi uskladišteni u lučkom skladištu "Utva"-sekcija 3, odakle se po potrebi izuzimaju i ugrađuju na mjestima oštećenih odbojnika. U principu odbojnici ne zahtijevaju posebno održavanje i pravilnim pristajanjem brodova ne trpe značajna oštećenja. Izuzetak su nepravilno pristajanje i uzdužno povlačenje broda pri manipulaciji teretom pri čemu povremeno dolazi do oštećenja obalnih odbojnika. Na većini obala stanje je zadovoljavajuće i bilo je relativno malo zahvata na sanaciji i ugradnji rezervnih dijelova, a sva oštećenja rezultat su slučajnog udara broda u obalu pri manevru pristajanja u nepovoljnom vremenskim prilikama. Međutim na Obali 5 dolazi do učestalih oštećenja zbog posve drugih razloga. Naime, Obala br. 5 u lučkoj je manipulaciji trenutno najopterećenija zbog gotovo svakodnevnog pretovara rasutih tereta koji čini glavninu lučkog prometa. Na ovoj obali u posljednjih nekoliko godina često dolazi do oštećenja obalnih odbojnika, što se najčešće manifestira trganjem bočnih gumenih elemenata, lomovima, savijanjem ili izvlačenjem sidrenih vijaka kojima su odbojnici pričvršćeni za obalni zid, otkidanjem zaštitnih lanaca kao i otkidanjem i potonućem kompletnog odbojnika. Kako bi se spriječila situacija da zbog neispravnosti ili nedostatka obalnih odbojnika bude onemogućeno pristajanje brodova na pojedinim vezovima Obale br. 5., Lučka uprava Ploče ulaže maksimalne napore na sanacijama oštećenja. Ono što želimo naglasiti jest činjenica da se oštećenja na obalnim bokobranima i dalje pojavljuju. Način i tip oštećenja bočnih elemenata odbojnika navode na pretpostavku da su uzrok čestih oštećenja uzdužne sile na odbojнике koje se mogu pojaviti translacijom (povlačenjem) broda prilikom istovara. Naime, ovi odbojnici predviđeni su za apsorpciju vertikalne mase broda te ne mogu primiti uzdužne sile koje se pojavljuju uzdužnim povlačenjem broda snagom broskog uređaja pa često nastaju oštećenja. Zbog svega navedenog više puta smo skretali pažnju odgovarajućim službama Luke Ploče d.d. koje sudjeluju u manipulacijama pretovara da izbjegavaju uzdužno povlačenje brodova tijekom manipulacije kako bi se izbjegla opisana oštećenja i dodatni troškovi na sanacijama.

Početak probnog rada novog Treminala za rasute terete brodovi se preusmjeravaju na novi vez pa se oštećenja odbojnika na Obali 5 bitno smanjuju kao i intervencije na sanaciji istih.

Izradio: D. Gnječ, dipl. ing. stroj.

KOLOSIJEČNA POSTROJENJA

Ukupna duljina svih kolosijeka na području luke uključujući naftni terminal NTF, LPT i trasa kolosijeka od cestovnog prelaza do skretnica u teretnoj stanici iznosi cca 19.260,00 m. Kolosijeci su građeni u periodu od 1960. do 1974. godine, te se zbog starosti i dotrajalosti istih već 2000. godine moralo započeti sa temeljitim sanacijama. Nakon saniranja većine kolosijeka, lučka uprava Ploče ulaže znatna sredstva u redovito održavanje, kako bi se preventivno djelovalo i spriječilo odnosno smanjilo propadanje istih, te povećala sigurnost prometa i trajnost kolosijeka. Tako velika mreža kolosijeka i skretnica zahtjeva i redovno tekuće održavanje u skladu sa propisima i pravilnicima Hrvatskih željeznica. Od 2007. godine obavljaju se radovi na tekućem održavanju željezničke infrastrukture zbog sigurnosti u obavljanju poslova u željezničkom prometu, a u skladu sa Zakonom o sigurnosti željezničkog prometa.

Od 2019. u operativnu funkciju je krenuo novoizgrađeni TRT, kao i pripadajući novosagrađeni kolosijeci i ranžirna skupina TRT-a. Praćenjem stanja tijekom više godina postalo je evidentno da je najveći problem ranžirna skupina br.2, problem je trajne naravi i neće bit riješen sve dok se ugljen sa obale 5 bude prekrcavao sa neuređene površine pored kolosijeka 15. Sama blizina deponija za vrijeme kiša još više pogoršava stanje kolosijeka i skretnica. Pored toga, od 2013. sva lučka mehanizacija se čisti na rampi kod Rasklopišta i sva zamuljena voda sliva se po trasi kolosijeka broj 20, te se žljebovima razliva sve do križišta obale 5. Od 2015. se lučka mehanizacija više ne čisti kod rasklopišta, ali stanje je podjednako loše zato što se žljebovima prva 3 kolosijeka obale 5 sva voda sa obale 5 slijeva preko cestovnog prijelaza u križište te poplavljuje kolosijeka 11 i 12 sve do skretnica 40,41. Posljedica toga je loše stanje križišta i trasa kolosijeka kod cestovnog prijelaza na obali 5. kao i samih kolosijeka. Ipak, pojačanim tekućim održavanjem kolosijeka, uz veće napore i svakodnevnim čišćenjem pripadnih skretnica, promet se odvija, ali pod donekle otežanim uvjetima. Namjera je da se navedeni nedostaci, dok god to bude moguće, otklanjaju u sklopu redovnih ugovora o održavanju. Zbog konstantne zamuljenosti ove ranžirne skupine, gdje zbog toga često leži voda, a i često je potpuno zatrpana ugljenom, održavanje je jako otežano, a propadanje i truljenje jako pojačano. Zato je realno očekivati da će se uskoro u ovoj ranžirnoj skupini pojavljivati veći problemi koji će iziskivati veće zahvate i veće troškove koji se neće moći otklanjati u sklopu redovnog održavanja, uz opasnost od dužih ispadanja iz prometa dijelova ranžirne skupine.

U 2018. naručeno je projektno rješenje sanacije navedenih problema ranžirne 2 jer stanje sad već postaje alarmantno. Vrijednost ugovora s PDV-om je 118.600,00 kn. Krajem 2018. je izrađeno projektno rješenje sanacije i to po fazama. Faze su planirane tako da najprije ide najhitnije, a i da se financijski teret raspodjeli u više godišnjih planova .

Predlaže se da se hitno krene sa fazom 1 sanacije, jer je sa radom krenuo TRT što bi trebalo značiti smanjeno odlaganje ugljena pored ranžirne 2, te da su se stvorili uvjeti da se ovaj najnužniji dio zahvata riješi kako bi se izbjegli rizici nekontroliranih kvarova i havarija, kao i mogućih zastoja u funkcioniranju cijele obale 5 vezano za željeznički promet. U srpnju.2018. potpisan je ugovor o izvođenju radova na sanaciji skretnice 50 na iznos od 562.460,00 kn s PDV-om. Radovi su izvedeni i dovršeni u rujnu 2018. za iznos 562.385,51 kn.

OTVORENE SKLADIŠNE POVRŠINE I PROMETNICE

Obvezu održavanja svih površina na području koje je dato u koncesiju ima koncesionar Luka Ploče d.d. Lučka uprava Ploče obavezala se do 2014. godine rekonstruirati veći dio površina i prometnica "stare luke" koje su bile u lošem stanju. Realizacija je započela 2010. godine. Do okončanja ovog posla Luka Ploče d.d. mora prilagoditi tehnološke aktivnosti vezane za skladištenje i odvijanje prometa postojećim uvjetima te nastaviti tekuće održavanje prema realnim potrebama. Lučka uprava Ploče uložila je znatna sredstva te rekonstruirala i/ili izgradila dobar dio površina i prometnica u posljednjih nekoliko godina: Gl. lučka cesta br.1, Gl. lučka cesta br.2, Prometnice C1A i C1B, te površine koje okružuju ove prometnice. Od preostalih prometnica naglasak treba staviti na prometnice obale 5 i 3 (koje su u dosta lošem stanju) kao i prometnicu uz skladište „Niska devetka“. Manja oštećenja na prometnicama, površinama i nogostupima koji nisu u koncesiji saniraju se iz sredstva redovnog održavanja.

Izradio: Ludvik Jurković, dipl. ing. građ.

OBALE I AKVATORIJ

1. RO-RO TERMINAL

Sama RO-RO rampa je izgrađena 2000. godine i njeno je stanje dobro. Putnička obala, koja je izgrađena prije cca 40 godina u dobrom je stanju. U budućnosti planirana je rekonstrukcija RO-RO rampe kako bi se omogućilo pristajanje većih brodova i najavljenih novih brodskih linija. Za rekonstrukciju RO-RO rampe izrađen je glavni projekt i ishodovana građevinska dozvola. Predviđeno trajanje radova rekonstrukcije je cca 120 dana, a treba ih izvoditi izvan turističke sezone.

2. BOSANSKA OBALA

Bosanska obala izgrađena je prije više od 50 godina /1959.-1965./. Pregledom su ustanovljena manja oštećenja koja mogu utjecati na stabilnost i mehaničku otpornost obale, također je utvrđeno da nožica nasipa pred obalnim zidom kao i pokos ispod rasponske konstrukcije nisu izvedeni na način da garantiraju njihovu stabilnost. Ostala oštećenja su manje značajna i manjih dimenzija. Iako stabilnost obalne konstrukcije nije ugrožena, obzirom na starost konstrukcije, u narednom razdoblju potrebno je povremeno obaviti kontrolne preglede i utvrditi hitnost sanacije, te po potrebi izraditi projekt sanacije te obaviti sanaciju oštećenja obalne konstrukcije.

3. OBALA BR. 1 i OBALA BR. 2

Obale br. 1 i 2 izgrađene su 1957. godina, a zaobalne površine sa pratećim instalacijama nekoliko godina kasnije. Prema zadnjem izvješću, stanje obalne konstrukcije je dobro, s tim da postoje određena oštećenja gornjeg dijela podložnog betona na dijelu oslanjanja montažnih obalnih elemenata. Obzirom na evidentiranje oštećenja značajnih za stabilnost i mehaničku otpornost obalne konstrukcije, u narednom razdoblju potrebno je povremeno kontrolirati problematične dijelove konstrukcije te utvrditi hitnost sanacije. Ukoliko postoji potreba, treba izraditi projekt sanacije te obaviti sanaciju oštećenja obalne konstrukcije. Sanacija obalnog zida u podmorskom dijelu svodila bi se na ispune šupljina u betonskom zidu.

4. OBALA BR. 3

Sanacija obale br. 3 završena je 2001. godine, a sastojala se od sanacije obalne konstrukcije, zaobalnih površina te električkih i vodovodnih instalacija. Obzirom na ne tako davno obavljenu sanaciju, obala sa zaobalnim površinama je u dobrom stanju. Potrebno je kontinuirano pratiti stanje na obalnoj konstrukciji i skladišnim površinama, a posebno na kanalu hidrantskog voda i po potrebi sanirati lokalna oštećenja nastala uslijed upotrebe teške mehanizacije.

5. OBALA BR. 5

Sanacija obale br. 5 i zaobalnih površina završena je 1999. godine te se može reći da je stanje obalne konstrukcije zadovoljavajuće i da se može nesmetano koristiti. Velika, a često i prekomjerna opterećenja rasutim teretima dijela skladišnih površina iza obalne konstrukcije

moгу uzrokovati horizontalne i vertikalne pomake obalne konstrukcije. Predlaže se da se u narednih par godina obnovi mreža repera na obalnoj konstrukciji i provedu kontrolna mjerenja. Također, svakodnevnim aktivnostima na istovaru rasutih tereta dolazi do zasipavanja akvatorija obale 5 uz sam obalni rub u širini cca 10-15 m. Stoga je potrebno povremeno napraviti kontrolna mjerenja dubina uz obalni rub i po potrebi obaviti čišćenje ovog dijela akvatorija na predviđenu dubinu.

6. KONTEJNERSKI TERMINAL – OBALA BR. 7.

U okviru izgradnje kontejnerskog terminala izgrađena je armiranobetonska obalna konstrukcija dužine 280,0 m sa RO-RO rampom i pripadajućim akvatorijem. Obalna armiranobetonska konstrukcija temeljena je na vertikalnim i kosim čeličnim pilotima ispunjenim betonom. Dubina akvatorija uz obalni rub u širini 36,0 m iznosi 15,25 m, dok ostali dio akvatorija ima dubinu 13,75 m. U srpnju 2010. godine obavljen je tehnički pregled, a u studenom 2010. godine ishoda je uporabna dozvola. Na obalnoj konstrukciji i zaobalnim skladišnim površinama instaliran je sustav repera za praćenje horizontalnih i vertikalnih pomaka te je u srpnju 2010. godine obavljeno nulto mjerenje. Budući da je zadnje mjerenje obavljeno sredinom 2011. godine, u narednom periodu potrebno je obaviti barem jedno tehničko opažanje, te u zavisnosti od dobivenih rezultata planirati termin idućeg kontrolnog mjerenja.

7. TERMINAL RASUTIH TERETA

Prva faza Terminala rasutih tereta završena je sredinom 2016. godine, a uporabna dozvola ishoda je početkom 2017. godine. Sastavni dio Terminala rasutih tereta je pristan za brodove sa pripadajućim prilaznim akvatorijem.

Pristan za brodove je armiranobetonska konstrukcija koja se sastoji od veza za brodove dužine cca 316,0 m i pristupnog mosta dužine cca 57,0 m, a njegova ukupna dužina iznosi cca 373,0 m. Pristan je projektiran za prihvat brodova nosivosti cca 180.000 DWT, ali će u prvoj fazi zbog male dubine prilaznog akvatorija /-18,0 m/ moći primiti brodove gaza -17,20 m /nosivosti cca 120.000 DWT/. U tijeku je izgradnja tehnološkog postrojenja i ugradnja opreme za pretovar rasutih tereta /radove izvodi koncesionar LUK PLOČE d.d./, nakon čega će započeti korištenje veza. Prilazni akvatorij trenutno ima dubinu -18,0 m u širini 120,0 m, i može primiti brodove gaza -17,20 m. U konačnoj fazi, prilazni akvatorij imati će dubinu od -20,0 m u širini 140,0 m, te će u njega uplovljavati brodovi nosivosti cca 180.000 DWT.

8. PRISTAN ZA TEKUĆE TERETE

Pristan za tekuće terete izgrađen je 1979. godina, a sastoji se od tankerske platforme te dva naslona za brodove. Pristan je također opremljen obalnim utvrdicama sa 100-tonskim polerima.

Dana 05/08/2018. godine prilikom pristajanja tankera Mt STI POPLAR kompanije STI POPLAR SHIPPING LIMITED na tankerski vez u kanalu Vlačka došlo je do incidentne situacije. Prilikom pristajanja na vez, tanker je pramcem udario u oslanjački stup sa zapadne strane veza /naslon za tankere/, a potom udario u rub pretakačke platforme na kojoj su instalirane pretakačke ruke sa cjevovodom.

Tom prilikom zapadni oslanjački stup u potpunosti je uništen, a pretakačka platforma oštećena, čime je vez za pretovar tekućih tereta stavljen izvan funkcije.

Kako bi se vez vratio u funkciju, po hitnom postupku poduzete su slijedeće aktivnosti:

1. Uklanjanje potonulih dijelova konstrukcije tankerskog veza
2. Sanacija oštećene pretakačke platforme
3. Obnova oštećenog oslanjačkog stupa

Radovi na uklanjanju potonulih dijelova konstrukcije veza te na sanaciji oštećene pretakačke platforme započeli su u rujnu 2018., a završeni u listopadu 2018., čime je tankerski vez osposobljen za prihvat i pretovar manjih brodova. Također, paralelno sa radovima uklanjanja oštećenih dijelova obalne konstrukcije i sanacije pretakačke platforme pristupilo se je izradi glavnog projekta obnove oštećenog oslanjačkog stupa i ugovaranju radova na njegovoj obnovi.

Radovi obnove tankerskog veza započeli su početkom prosinca 2018., a rok za završetak radova je 100 dana. Planirani završetak radova bio je kraj ožujka 2019. Nakon završetka ovih radova, tankerski vez je u potpunosti obnovljen i vraćen u stanje prije oštećenja. U okviru radova obnove tankerskog veza obavljena je i sanacija istočnog oslanjačkog stupa, što je bilo planirano i prije oštećenja veza.

9. KANAL VLAŠKA

Kontrolnim mjerenjem dubina kanala Vlaška utvrđeno je da je uslijed kontinuiranog djelovanja vjetrova, valova i morskih struja došlo do zasipavanja dijela kanala pijeskom odnosno do značajnog smanjenja njegovih dimenzija. Ovime je onemogućeno uplovljavanje i pristajanje na tankerski vez brodova predviđenih veličina /gaza 10,20 m/, što stvara velike probleme za njegovo normalno funkcioniranje. Stoga su sredinom 2017. godine ugovoreni radovi na čišćenju kanala Vlaška čime bi dubina kanala iznosila -11,00 m u širini 86,0 m.

Zbog izuzetno velikog prometa kanalom tankera i zbog obveze prekida radova u kanalu za vrijeme boravka tankera na vezu, radovi na podmorskom iskopu cca 10.700 m³ pijeska sa deponiranjem iskopanog materijala u Neretvanski kanal nisu u potpunosti završeni u predviđenom roku. Do kraja 2017. izvedeno je više od 95% predviđenih radova, čime su praktički postignute zadane dimenzija i omogućeno nesmetano uplovljavanje brodova predviđene veličine i gaza.

Preostali radovi odnose se na sitne popravke dubina i pokosa kanala, što je zbog velikog prometa kanalom i nemogućnošću izvođenja radova za vrijeme boravka broda na vezu uz stalne prekide potrajalo do sredine 2018. godine.

10. LUKA METKOVIĆ

Obala u luci Metković građena je prije Prvog svjetskog rata, locirana je na desnoj obali rijeke Neretve u ukupnoj duljini od 860 m. Obala je rađena na dva načina, jedan sa pobijenim armirano betonskim pilotima, a drugi sa pobijenim drvenim pilotima. Najveći dio obala i zaobalnih površina luke Metković nije u funkciji, odnosno na njima se ne obavljaju nikakve pretovarne aktivnosti. Ipak, bez obzira što najveći dio obala nije u funkciji, kako ne bi došlo do još većih oštećenja potrebno je pratiti njihovo stanje i po potrebi reagirati.

U skladu sa Elaboratom o inženjerskom pregledu obalne konstrukcije /kolovoz 2012./, u narednim godinama oštećene dijelove obalnog ruba potrebno je detaljno pregledati te utvrditi stupanj oštećenja i stabilnost oštećenih dijelova obalne konstrukcije. Za najugroženije dijelove po potrebi će biti potrebno izraditi projekt sanacije, ishodovati potrebne dozvole te izvesti sanacijske radove.

Izradio: Frane Nikolić, dipl. ing. građ.

OSTVARENA REALIZACIJA INVESTICIJSKIH ULAGANJA

Realizacija investicijskih ulaganja iskazana je po načelu isplaćenih novčanih sredstava za izvršene radove, usluge i isporučene robe, a uključuje i PDV. Ukupna investicijska ulaganja u 2018. godini iznosila su 11.238.018,59 kn (Tablica 5.). Osnovni je razlog nižeg ostvarenja u odnosu na planirane veličine prijenos dijela radova/usluga (a time i isplata) iz 2018. godine u 2019. Radi se primarno o pomicanju dinamike radova na obnovi Tankerskog veza u kanalu Vlaška (stavka 1.13., 6.000.000,00 kn) koji su započeli u 12. mjesecu 2018. godine, a čija je dinamika ovisila o dinamici uklanjanja oštećenog dijela Tankerskog veza u kanalu Vlaška. Kao i ostalim troškovima koji su neophodni za realizaciju ovog projekta (stavka 1.15., 580.310,00 kn, plaćeno 84.385,00 kn). Također došlo je do pomicanja u dinamici izrade projektne dokumentacije za pristan za tekuće terete (stavka 2.2., 2.560.000,00 kn, plaćeno 661.917,00 kn) koja ovisi o dinamici izrade urbanističkog plana uređenja luke Ploče (koji je u ingerenciji Grada Ploče), te nekoliko manjih stavki od kojih je najveća zamjena trafostanice TS 10(20)/0,4 kV br.5 (stavka 1.2., 900.000,00 kn, plaćeno 599.380,00 kn).

Tablica 5: Izvršenje godišnjeg programa i razvoja za 2018. godinu
- Redovita investicijska ulaganja

Realizacija Programa rada i razvoja za 2018.g.				
Tablica 5: Redovita investicijska ulaganja u kn, s PDV-om				
Red. Br.	Naziv investicijskog projekta	Plan za 2018.	2.Izmjena Plana	Realizacija
1.	Ulaganja u postojeću infrastrukturu i suprastrukturu	14.011.160	13.863.660	6.766.113
1.1.	Nabava i ugradnja bokoštivnika i rezervnih dijelova – operativne obale	500.000	500.000	300.375,00
1.2.	Izrada tehničke dokumentacije obnove (rekonstrukcije) Tankerskog veza u kanalu Vlaška-more	247.500	247.500	245.000,00
1.3.	Zamjena trafostanice TS 10(20)/04 kV br. 5	900.000	900.000	599.380,94
1.4.	Elektro-nadzor nad radovima zamjene opreme TS br. 5	12.250	12.250	0,00
1.5.	Zamjena skretnice	562.500	562.500	562.385,51
1.6.	Izrada projekta sanacije kolosijeka	118.600	118.600	118.600,00
1.7.	Prilagodba energetskog raspeta na novi naponski nivo (20 kV) – petlja br.3	100.000	100.000	91.806,25
1.8.	Prilagodba energetskog raspeta na novi naponski nivo (20 kV) – međutransformator	42.500	42.500	42.500,00
1.9.	Geodetske usluge	100.000	100.000	33.750,00
*1.11.	Jaružanje kanala Vlaška – preostalo	170.000	100.000	95.993,40
*1.12.	Uklanjanje oštećenog dijela Tankerskog veza u kanalu Vlaška	3.750.000	3.680.000	3.673.437,50
*1.13.	Radovi na obnovi Tankerskog veza u kanalu Vlaška	5.457.810	6.000.000	0,00
*1.14.	Izvođenje radova za privremeno korištenje Tankerskog veza u kanalu Vlaška	1.250.000	920.000	918.499,38
*1.15.	Ostali troškovi neophodni za realizaciju obnove Tankerskog veza u kanalu Vlaška (projekti, studije, nadzor, ispitivanja i mjerenja, elaborati i ostali troškovi)	800.000	580.310	84.385,00
2.	Plan razvoja – izgradnje	5.456.000	5.456.000	3.531.988,90
*2.2.	Izrada projektne dokumentacije za pristan za tekuće terete	2.560.000	2.560.000	661.917,00
2.3.	Izgradnja retencije i lateralnog kanala i ostali troškovi koji prate izgradnju	2.896.000	2.896.000	2.870.071,90

3.	Informacijski sustav te sustav tehničke zaštite i video nadzora	186.125	398.625		
3.1.	Tehnička zaštita, sustav video nadzora, sustav vatrodjave	61.125	273.625	271.470,00	
3.1.1.	Izrada projekta modernizacije i sanacije sustava vatrodjave luke Ploče	61.125	61.125	61.125,00	
*3.1.2.	Sanacija sustava vatrodjave luke Ploče (stara luka)	0	212.500	210.345,00	
3.2.	Informatička oprema i ostala aplikativna rješenja	125.000	125.000	66.154,36	
3.2.1.	Nabava mrežnih komunikacijskih uređaja za potrebe infrastrukture, poslužitelja, računala i ostale informatičke opreme te ostalih aplikativnih rješenja	125.000	125.000	66.154,36	
4.	Ostali izdaci	1.150.000	1.050.000	640.315	
4.1.	Naknade, takse, doprinosi i ostali troškovi vezani uz investicije (građevinske i uporabne dozvole)	300.000	300.000	291.647,00	
*4.2.	Uredski namještaj i oprema	200.000	100.000	99.201,30	
4.3.	Table i oznake za potpunu funkcionalnost ulaznog terminala	100.000	100.000	0,00	
4.4.	Ažuriranje Procjene sigurnosne zaštite luke	50.000	50.000	0,00	
4.5.	Ažuriranje Plana sigurnosne zaštite luke	50.000	50.000	0,00	
4.6.	Izrada Urbanističkog plana uređenja Luke Ploče sa pripadajućim studijama, sukladno prostornom planu Grada Ploča	200.000	200.000	0,00	
4.8.	Prilagodba temelja tehnološke opreme na terminalu za rasute terete	250.000	250.000	249.466,78	
5.	EU PROJEKTI	100.000	135.000	28.132	
*5.1.	15% TRANSPGOOD	25.000	45.000	28.131,63	
5.2.	15% AD RIPASS	15.000	15.000	0,00	
5.3.	15% MULTIA PRO	30.000	30.000	0,00	
*5.4.	15% CHARGE	30.000	45.000	0,00	
UKUPNO	REDOVITA	INVESTICIJSKA	20.903.285	20.903.285	11.238.018,59
ULAGANJA					