

Dr. Gregor Veselko, predsednik uprave

Spoštovani,



Čeprav smo vas z rezultati pretovora v minulem letu javno že seznanili, smo v Noticah poskrbeli za nadgradnjo in dodali podatek o prihodkih. Kot izhaja iz podatkov, so prihodki celo prehiteli pretovor, ki je v letu 2011 presegel zgodovinski rekord pristanišča in je bil v porastu pri vseh blagovnih skupinah, razen pri generalnih tovorih. Na tem področju se namreč pozna letošnja politična kriza v državah severne Afrike, kamor je namenjen gradbeni les iz koprskega pristanišča. To je tudi lep primer, kako je pristaniška dejavnost odvisna od razmer na svetovnem trgu oziroma kako je pristanišče le eden od mnogih členov v dolgi verigi od prodajalca do kupca blaga. Kot rečeno, prihodki so rastle hitreje kot pretovor. Lep primer so generalni tovari, kjer kljub padcu pretovora beležimo porast prihodkov. Rezultat je posledica strategije družbe, ki postavlja v ospredje bolj donosne tovore. Temu bomo sledili tudi v letošnjem letu, kar je razvidno že iz načrta investicij, ki so v prvi vrsti namenjene krepitvi kontejnerskega segmenta. Na tem področju smo namreč tudi v letu 2011 ohranili primat med pristanišči severnega Jadrana in to prednost nameravamo zadržati in povečevati s tržnimi aktivnostmi,

investicijami in izboljšavami na kontejnerskem terminalu. Naj ne zveni kot izgovor, ampak vse vendarle ni odvisno samo od nas. Problematika železnice oziroma drugega tira je v rokah države. Prav tako posluš lokalne in državne oblasti za širitev pristaniških zmogljivosti. Sodeč po predvolilnih obljubah se nam ni treba bati za prihodnost pristanišča. Drugi tir in tretji pomol sta bila del programa vseh strank. Slovenija kot logistična platforma za države srednje in vzhodne Evrope mora postati nacionalen, nadstrankarski koncept. Z njim se mora ukvarjati državni aparat na vseh ravneh, od diplomatskega do okoljevarstvenega. To je za enkrat še vedno primerljiva prednost Slovenije. Vendar sosednje države ne spijo. Hrvaška načrtuje posodobitev železnice in povečuje pristaniške kapacitete vzdolž celotne obale. Severno vzhodni del Italije je ob močni podpori Avstrije že pridobil prednost na področju evropskih koridorjev (Jadransko – Baltski koridor se mimo Slovenije konča v italijanski Ravenni). Skratka, na državnem ravni moramo postati bolj ambiciozni in samozavestni, da ne bi pristali na robu transportnih tokov.

januar 2012

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah

	2010	2011	Indeks 2011/2010
Generalni tovari	1.445.630	1.383.355	96
Kontejnerji	4.302.542	5.334.817	124
Vozila	533.300	640.407	120
Tekoči tovari	2.727.014	2.922.890	107
Sipki in razsuti tovari	6.363.557	6.769.845	106
Skupaj	15.372.044	17.051.314	111

Ladijski pretovor v enotah mere

	2010	2011	Indeks 2011/2010
Kontejnerji (TEU)	476.731	589.314	124
Vozila (kos)	378.318	446.743	118



Poslovni prihodki Luke Koper, d.d.*

(v 000 EUR)	2010	2011	Indeks 2011/2010
Generalni tovari	29.396	31.573	107
Kontejnerji	23.975	32.357	135
Vozila	12.349	14.062	114
Tekoči tovari	6.269	7.201	115
Sipki in razsuti tovari	30.961	34.647	112
Ostali poslovni prihodki	15.989	14.587	91
Skupaj poslovni prihodki	118.939	134.427	113

*nedokončni in nerevidirani podatki

* Poslovne prihodke sestavljajo čisti prihodki od prodaje in drugi poslovni prihodki, med katere ne vključujemo ostalih prihodkov. V letnem poročilu 2010 in medletnem poročanju v letu 2011 smo med poslovnimi prihodki izkazovali tudi ostale prihodke. Vrednost ostalih prihodkov, ki jih zaradi primerljivosti z letom 2011 ne vključujemo med poslovne prihodke leta 2010 znaša 370 tisoč EUR, medtem ko so v letu 2011 znašali 386 tisoč EUR.

Dobri obeti na segmentu kontejnerjev

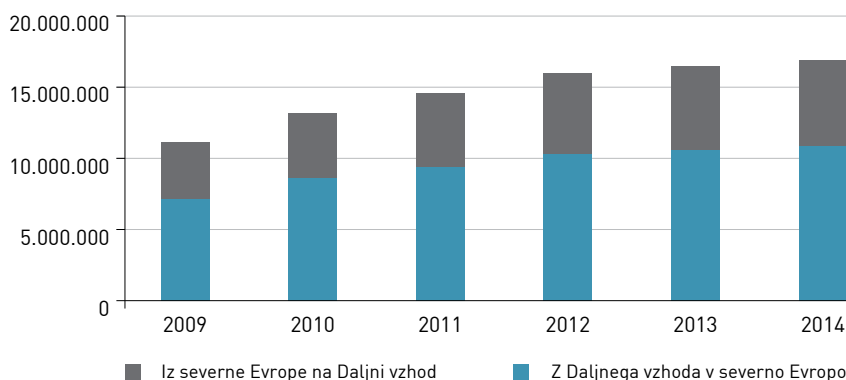
Kontejnerji so v svoji 50 letni zgodovini spremenili svetovno trgovino in mnogo prispevali h globalizaciji. Mednarodnim podjetjem so omogočili postavitve proizvodnje na lokacijah z najnižjimi stroški, hkrati pa njihove izdelke hitro in varno dostaviti kjerkoli po svetu. Od vsega prepeljanega blaga po morju, ga 16% odpade na kontejnerje, kar letno znese približno 1,25 milijarde ton

blaga. Dober primer so izdelki kot so sadje in zelenjava; delež v kontejnerjih prepeljanih teh hitro-pokvarljivih izdelkov že sedaj znaša 60% celotne svetovne pomorske trgovine s tovrstnimi izdelki.

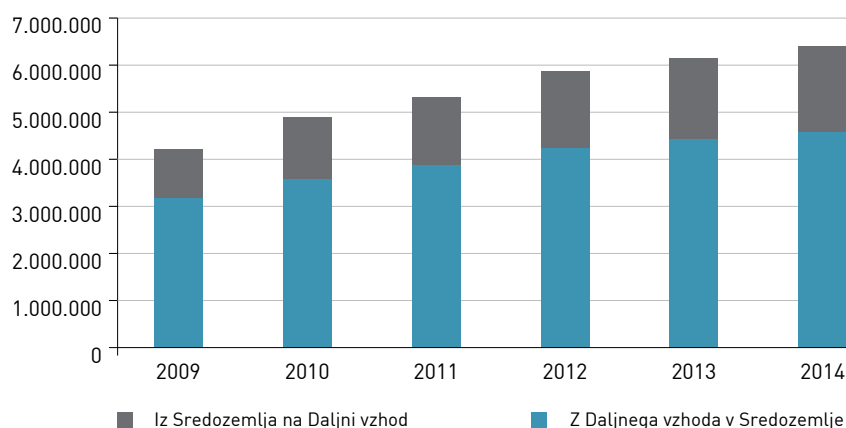
Zdi se, da bodo kontejnerji vsem mogočim krizam navkljub ostali eden najbolj učinkovitih načinov prevoza

tudi v prihodnje. Sodeč po napovedih specializiranih analitskih podjetij, ki proučujejo gibanja kontejnerskih prevozov, bodo slednji še naprej rasli. Pri prevozu z Daljnega vzhoda, ki je za Luko Koper najbolj zanimiv, analitiki v naslednjih letih napovedujejo rast tako severnoevropskim kot sredozemskim pristaniščem.

Pomorski prevoz kontejnerjev na relaciji Daljni vzhod - severna Evropa (v TEU):*



Pomorski prevoz kontejnerjev na relaciji Daljni vzhod - Sredozemlje (v TEU):*



*Vir: MDS Transmodal, BoxTrade Intelligence, Containerisation International 12/2011

Svoj tempo pospešujejo tudi vsa severno-jadranska pristanišča:

Pretovor v TEU	2011	2010	Indeks 11/10
Koper	589.314	476.731	124
Benetke	495.000*	393.459	126
Trst	393.195	281.629	140
Ravenna	214.000*	183.041	117
Reka	150.677	137.048	110

*Nedokončen podatek

Kljub ugodnim napovedim splošne rasti, pa se je za vsak kontejner potrebno boriti in ključno vlogo pri tem igrajo ladjarji. V splošnem pri kontejnerskih prevozi velja, da gre tovar tam, kjer so vzpostavljene dobre povezave. Po drugi strani pa imajo ladjarji svoj pogled, ki lahko nepredvidljivo prekrži načrte posameznemu pristanišču. Ladjarji težave z naraščajočimi cenami goriva in nizkimi vozninami lajšajo z večjimi ladjami za doseganje ekonomije obsega

in reorganizacijo svojih servisov. Nekatere ladjarje tudi tepe dejstvo, da so, omamljeni od visokih zaslužkov, tik pred začetkom krize leta 2008 v ladjedelnicah naročali nove ladje. "Morda so znotraj tega skriti tudi razlogi, da je konec lanskega leta naveza štirih ladjarjev (Hanjin Shipping, United Arab Shipping Company, Yang Ming in Hyundai Merchant Marine) napovedala, da bodo v koprsko pristanišče vozili le še preko posrednih

Investicije omogočajo rast

V letu 2011 smo zaradi povečanja obsega dela na kontejnerskem terminalu tudi dodatno investirali v opremo in delovna sredstva. Februarja je tako prispelo šest terminalskih vlačilcev s prikolicami in dva kontejnerska manipulatorja. V juniju sta prispela še dva RTG dvigala (transtainer), oktobra pet novih terminalskih vlačilcev in decembra še dva RTG dvigala, ki bosta z obratovanjem pričela konec januarja 2012. Pred dnevi pa smo podpisali pogodbo o nakupu dodatnih treh RTG dvigal, ki bodo v Koper prispela oktobra letos. Poleg tega smo v lanskem letu na kontejnerskem terminalu razširili tudi skladiščne kapacitete in s tem povečali kapaciteto terminala na 700.000 TEU / leto in zaposlili 23 novih delavcev. Tudi v letu 2012 bo velik del investicij usmerjen v segment kontejnerjev.



(feeder) povezav in ne več direktno." ugotavlja Tomaž Martin Jamnik, namestnik predsednika uprave in dodaja: "Večjega izpada prometa v Luki Koper ne pričakujemo, saj z direktno linijo z Daljnega vzhoda ostajata prisotna giganta Maersk Line in CMA-CGM. Na podlagi napovedi naših poslovnih partnerjev napovedujemo za letošnje leto zmernejšo rast pretovora kontejnerjev, ki bo seveda odvisna od svetovnih gospodarskih razmer."

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