

Bojan Brank, predsednik uprave

Spoštovani,



Z Noticami skušamo strokovni investicijski javnosti na čim bolj razumljiv način predstaviti pristaniško dejavnost. Ta je le ena od členov v oskrbovalni verigi in usmerjanju blagovnih tokov. Pristanišče ima pri slednjih sicer relevantno vendar istočasno tudi omejeno vlogo. Blagovne tokove sem, v dve desetletji dolgi poklicni poti v eni največjih svetovnih logističnih grupacij (DHL) spoznaval predvsem z letalske plati, vendar je pomembnost cene in zanesljivosti ključna pri izbiri dobavitelja pri vsaki stranki v vsaki oskrbovalni verigi.

Luka Koper je stabilno podjetje z velikim številom predanih profesionalcev, ki navkljub zaostrenim gospodarskim razmeram uspešno skrbijo za kakovostne poslovne rezultate. To dokazuje tudi 5% rast pretovora v prvih devetih mesecih letošnjega leta. Porast beležijo vse blagovne skupine z izjemo kontejnerjev, ki prvič po nekaj letih dvomestne rasti beležijo rahel upad. Razlogov je več: cene voznin za sever Evrope so navkljub 2.000 navtičnih milj daljši poti z Daljnega vzhoda velikokrat nižje kot za Koper. Poleg tega prevladuje tudi ocena, da so se občutno zmanjšale absolutne uvozne količine na naših zalednih trgih. Tako na prvi kakor tudi na drugi razlog imamo v Luki Koper zgolj omejen vpliv. Vplivamo pa lahko, bodisi v Luki bodisi na nivoju države, na tretji faktor t.j. trenutno preplitev vplivni kanal v prvi bazen ter globino morskega dna znotraj luškega akvatorija. Zaradi preplitkega dna se srečujemo s

situacijo, da morajo ladjarji z ladjami maticami z direktnimi linijami najprej razložiti kontejnerje v Trstu. Na srečo se stanje izboljšuje, saj je poglabljanje že v teku.

Člani nadzornega sveta Luke Koper smo pogosto opozarjali, da količine pretovorjenega blaga niso edini relevantni podatki in da je potrebno več pozornosti posvetiti poslovnim rezultatom. V dobrem mesecu dni odkar me je nadzorni svet prosil, da prevzamem vodenje družbe (in je članstvo v nadzornem svetu zamrznjeno) sem se podrobneje seznanil z rezultati posameznih blagovnih skupin. Tako so tekoči tovari pretovorili sicer 9% več tovora, vendar se zaradi narave obstoječih komercialnih pogodb, t.j. prazno za polno, to neposredno ne odraža na rezultatu poslovanja terminala. Pogodbe po načelu "prazno za polno" nam sicer zagotavlja enake prihodke tudi v primeru upada pretovora, kar za nestabilno pristaniško dejavnost pomeni povečano stopnjo varnosti. Drugi podobni primer so sipki in razsuti tovari, ki beležijo 10% rast pretovora in istočasno 2% padec prihodkov. Razlog upada prihodkov je predvsem v hitrejšem obratu tovora in posledično nižjega prihodka od skladiščnin. Obratna situacija je pri avtomobilskem terminalu, kjer smo povečali tako količine kakor tudi prihodke z naslova skladiščenja. Slednji so se povečali tudi na kontejnerskem terminalu. Ta se je v preteklem mesecu dni srečeval tudi z izzivi pri vpeljevanju novega informacijskega sistema. Ocenjujemo, da so se s tem povezane začetne težave umirile in zaključile. Za zaključek naj zagotovim, da v družbi vlagamo maksimalne napore za doseganje čim kakovostnejših rezultatov poslovanja.

oktober 2012



LUKA KOPER

Port of Koper

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	januar - september 2012	januar - september 2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	1.047.094	1.043.552	100
Kontejnerji	3.999.966	4.029.663	99
Avtomobili	492.926	463.149	106
Tekoči tovari	2.416.598	2.211.712	109
Sipki in razsuti tovari	5.292.728	4.814.915	110
Skupaj	13.249.311	12.562.991	105

Ladijski pretovor v kosih:

	januar - september 2012	januar - september 2011	Indeks 12/11
Kontejnerji (TEU)	429.197	441.393	97
Avtomobili (kos)	349.428	324.325	108

Poslovni prihodki

(v 000 EUR)	januar - september 2012	januar - september 2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	23.368	23.435	100
Kontejnerji	24.548	24.390	101
Avtomobili	11.935	10.025	119
Tekoči tovari	5.307	5.303	100
Sipki in razsuti tovari	24.190	24.775	98
Ostali poslovni prihodki	11.157	11.121	100
Skupaj poslovni prihodki	100.505	99.048	101

*nedokončni in nerevidirani podatki

** Poslovne prihodke sestavljajo čisti prihodki od prodaje in ostali poslovni prihodki, med katere ne vključujemo ostalih prihodkov. V medletnem poročanju v letu 2011 smo med poslovnimi prihodki izkazovali tudi ostale prihodke. Vrednost ostalih prihodkov, ki jih zaradi primerljivosti z obdobjem januar - september 2012 ne vključujemo med poslovne prihodke obdobja januar - september leta 2011 znaša 62,9 tisoč evrov, medtem ko so v obdobju januar - september leta 2012 znašali 573,8 tisoč evrov.



Globalni kontejnerski prevoz raste, Evropa zaostaja

Po podatkih analitskih družb MDS Transmodal in BoxTrade Intelligence, ki se ukvarjata z napovedjo trendov v pomorskih kontejnerskih prevozi, se je svetovna količina prepeljanih kontejnerjev v obdobju od oktobra 2011 do septembra 2012 povečala za 6%. Od te povprečne rasti odstopa

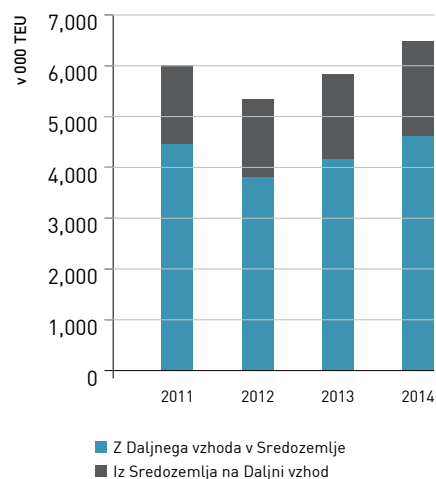
ravno Evropa, ki je v zadnjih 12 mesecih upočasnila tako uvoz kot izvoz kontejnerjev, predvsem na trgovskih poteh z Azijo. Analitiki so, v primerjavi z januarsko napovedjo, nekoliko oklestili predvideno rast prometa med Daljnim vzhodom in Sredozemljem do leta 2014.

Stopnje rasti blagovnih tokov po regijah (TEU)

	2011	1H 2012	Napoved 3Q 12 – 2Q 13
Z Daljnega vzhoda v Evropo	+6%	-2%	+8%
Iz Evrope na Daljni vzhod	+10%	+3%	+3%
Severna Evropa in Sredozemlje - izvoz	+9%	+5%	+7%
Severna Evropa in Sredozemlje - uvoz	+6%	-1%	+8%
Intra-Europe	+3%	+0%	+6%
Globalna rast	+7%	+6%	+9%

*stopnje rasti v primerjavi z enakim obdobjem poprej
Vir: Containerisation International, 10/2012

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



Pričeli smo s poglobljanjem plovnega kanala

Luka Koper INPO, ki je bila na razpisu Uprave RS za pomorstvo izbrana za poglobitev plovnega kanala v prvi bazen, izven akvatorija pristanišča, je v septembru pričela z deli. Trajala bodo približno eno leto in v tem času bodo kanal poglobili na koto -14 metrov. Poglobitev vplovnega kanala in kasneje še samih kontejnerskih privezov bo omogočala, da bodo na kontejnerskem

terminalu pristajale ladje z več kontejnerji na krovu. Trenutni dovoljeni ugrez, ki znaša 11,4 metra, namreč ne omogoča vplutja polno naloženih post-panamax ladij, zaradi česar ladje najprej pristajajo v sosednjih pristaniščih in šele nato v Kopru. To pa pomeni, da lahko kontejner prispe tudi do tri dni kasneje v pristanišče kot bi, če bi se ladja najprej ustavila v Kopru.

Kako deluje?

Bager s svojo "čeljustjo" v obliki vrtečega se rezkalca drobi manjše kamenje in mulj, ki s silo črpalke potuje z vodo naprej v 3 kilometre dolg cevovod do izpusta v kaseto, ki se nahaja v zaledju pristanišča. Bager nima lastnega pogona, zato se premika s pomočjo petih jeklenih vrvi, ki so fiksirane na sidrih. Dnevno se mora umikati ladjam, ki plujejo v prvi bazen med rdečo in zeleno označevalno bojo, tako da ladijske operacije potekajo nemoteno.



Krepimo kontejnerski terminal

V začetku septembra smo pridobili nove kapacitete za pretovor in skladiščenje kontejnerjev.

Gre za tako imenovani depo "LES 3", ki se sicer nahaja znotraj pristanišča, a zelo blizu glavne tovarne železniške postaje. Nova manipulativna površina se bo uporabljala za razkladanje praznih kontejnerjev iz vagonov in nakladanje polnih in praznih kontejnerjev na vagone - formiranje kontejnerskih blok vlakov. V septembru smo terminal okrepili še s tremi novimi RTG dvigali. Nova dvigala imajo enkrat več koles,

skupaj 16, kar povečuje njihovo stabilnost oziroma zmanjšuje nihanja ob samem delovanju. Upravljapec lahko tako lažje vodi dvigalo, za voznika pa je bolj udobna tudi sama vožnja. V začetku oktobra pa smo zagnali nov informacijski sistem za upravljanje terminala Tideworks, ki je zamenjal starejši sistem Cosmos. Sodobnejši sistem bo prinesel prednosti za stranke in za samo operativno delo, saj pričakujemo povečanje produktivnosti terminala.



Nov direktni servis med Koprom in Libijo

Koper bo od konca letošnjega oktobra dalje povezan z direktno ladijsko linijo z Libijo. Servis, ki ga bo izvajal ladjar Med Cross Lines iz Benetk, bo vsakih 14 dni povezal pristanišča: Koper – Benetke

– Benghazi – Misurata – Tripoli. Če bo potrebno, pa bo ladja zagotovila postanek tudi v libijskih pristaniščih Tobruk in Ali El Brega. Večnamenski servis se bo izvajal z ro-ro ladjo

"Gazalle", na katero ladjar sprejema različne vrste tovara (kontejnerji, Ro-Ro tovor, generalni tovari, ...).

Dan odprtih vrat za vlagatelje

12. septembra smo organizirali že tradicionalno srečanje s finančnimi analitiki in predstavniki vlagateljev. Tudi tokrat smo jih v Luko Koper povabili zato, da jim predstavimo zadnje poslovne rezultate in načrte, ki jih ima družba v prihodnje. Vsako leto jih popeljemo tudi v pristanišče, da bolje spoznajo luške procese. Lani so si pristanišče ogledali z vlačilca, letos pa z ene najvišjih točk v pristanišču, s kontejnerskega dvigala. Na začetku srečanja je goste pozdravil predsednik uprave Bojan Brank, za predstavitev poslovanja je poskrbel član uprave Marko Rems, medtem ko jih je na ogled kontejnerskega dvigala pospremil operativni vodja kontejnerskega terminala Sandi Ražman.



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