

Bojan Brank, predsednik uprave

Spoštovani,



Verjetno najpomembnejša novica je, da je Luka Koper po petih letih končno ponovno izplačale dividende, s čimer smo vas sicer seznanili že po skupščini delničarjev, ki je bila v začetku meseca. To z veseljem poudarim, saj pomeni, da družba posluje dobro in lahko v skladu s svojo politiko del dobička nameni tudi svojim delničarjem.

Preostali del bomo namenili izključno razvoju naše osnovne dejavnosti, saj z razliko od ostalih pristanišč v naši sosesčini moramo sami investirati v pristaniško infrastrukturo. Tudi o tem pišemo v tokratni številki Notic, v kateri vas hkrati seznanjamo tudi z novostmi na področju poglobljanja prvega bazena, kar je v tem trenutku naša primarna skrb, saj je od tega odvisno poslovanje kontejnerskega terminala in zadovoljstvo naših strank. Mimogrede, kot vsako leto smo tudi letos opravili anketo zadovoljstva med strankami in se razveselili relativno pozitivnega rezultata. Kljub temu pa nismo spregledali tista najbolj kritična mnenja in se z dotičnimi tudi srečali, saj je vsak tak pogovor za nas priložnost za izboljšanje.

Kakovost našega servisa je tudi ena od redkih stvari, nad katero imamo neposreden vpliv. Hkrati je to tudi ena od naših primerjalnih prednosti v primerjavi s konkurenco, poleg

fleksibilnosti, vsaj tako nam pravijo naše stranke. Na žalost pa je cel kup dejavnikov, na katere sami ne moremo vplivati. Padanje kupne moči v Evropi, kar se pozna predvsem na segmentu avtomobilov je že eno od takih področij. Na srečo lahko pomanjkanje na uvozni strani nadoknadimo z izvozom avtomobilov, predvsem v severno afriške države, vendar smo kljub temu na pol letni ravni zabeležili rahlo slabši rezultat kot v enakem obdobju lani. Po drugi strani nam je skokovito porasel pretovor generalnega blaga. Porast se sicer ni prezrcalil tudi v enak odstotek dviga prihodkov, predvsem zaradi nižjih skladiščnin. Povsem obratna slika je pri kontejnerjih, kjer pa prihodki nekajkrat presegajo pretovor. Poglavje zase so tekoči tovari, saj komercialne pogodbe predvidevajo t.i. načelo polno za prazno, kar pomeni, da ostajajo prihodki enaki, četudi se pretovor zmanjša. Skratka, vedno znova se dokazuje, da je prednost koprškega pristanišča ravno v svoji večnamenskosti in sposobnosti prilagajanja tržnim in gospodarskim razmeram. Potrudili se bomo, da bomo tako organiziranost negovali še naprej.

Ker smo sredi poletja in dopustov, se bom na tej točki ustavil in vam zaželel veliko zasluženega počitka, prijetnih trenutkov z vam najdražjimi ter novih idej in moči za jesenske poslovne podvige.

julij 2013

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	januar - junij 2013	januar - junij 2012	Indeks 13/12
Generalni tovari	860.040	718.032	120
Kontejnerji	2.875.781	2.702.684	106
Avtomobili	329.806	339.456	97
Tekoči tovari	1.251.326	1.497.868	84
Sipki in razsuti tovari	3.584.010	3.778.834	95
SKUPAJ	8.900.963	9.036.874	98

Ladijski pretovor v kosih:

	januar - junij 2013	januar - junij 2012	13/12
Kontejnerji (TEU)	295.530	292.727	101
Avtomobili (kos)	233.769	241.771	97

Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – junij 2013:*

(v 000 EUR)	januar - junij 2013	januar - junij 2012	Indeks 13/12
Generalni tovari	17.210	16.513	104
Kontejnerji	18.667	16.723	112
Avtomobili	7.760	8.238	94
Tekoči tovari	3.532	3.453	102
Sipki in razsuti tovari	16.096	17.166	94
Ostali poslovni prihodki	6.924	7.013	99
Skupaj poslovni prihodki	70.190	69.106	102

*nedokončni in nerevidirani podatki



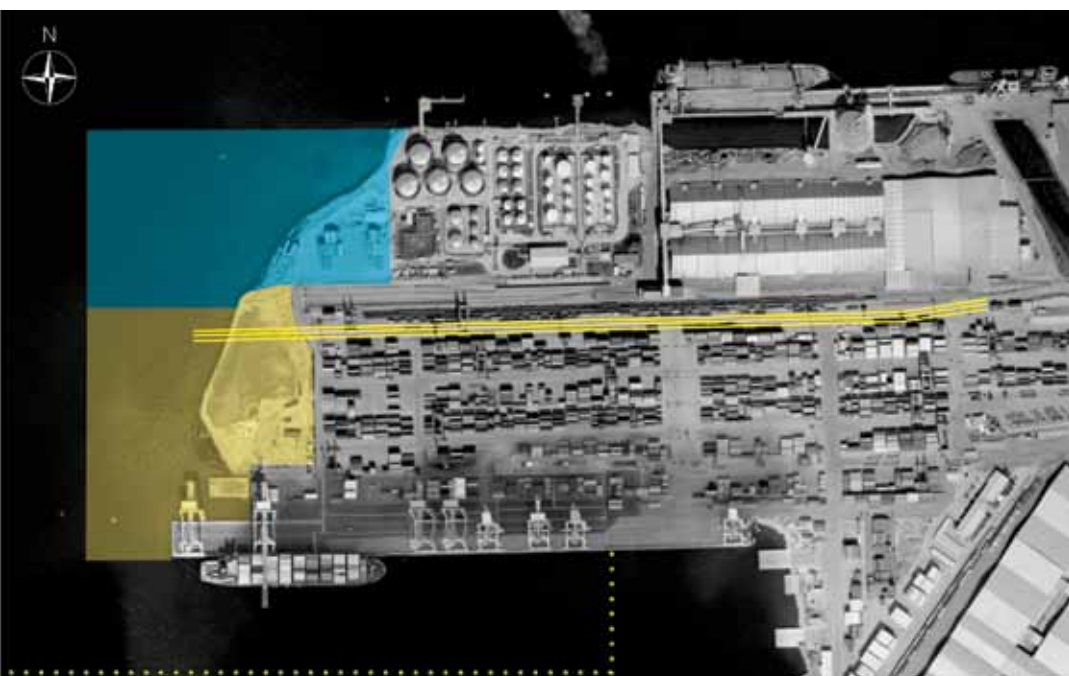
Nov razvojni cikel se začenja na pomolu I

Nadzorni svet družbe se je na svoji zadnji seji pred potekom mandata večine članov seznanil z načrti za podaljšanje južnega dela prvega pomola oziroma z načrti za povečanje zmogljivosti kontejnerskega terminala. Nadzorni svet je podal soglasje k začetku postopkov za realizacijo tega projekta, ki bo letno zmogljivost kontejnerskega terminala s sedanjih 720.000 TEU povečal na 950.000 TEU. Projekt zajema, poleg poglobljanja morskega dna bazena I, tudi izgradnjo dodatnih 100 metrov operativne obale in novega veza, izgradnjo kasete za odlaganje morskih sedimentov na

čelu pomola, izgradnjo skladiščnih in manipulativnih površin na južnem delu pomola, dodatno železniško infrastrukturo ter nabavo dodatne opreme. Predviden je tudi prehod na RMG (Rail Mounted Gantry) tehnologijo, t.j. mostno dvigalo na skladišču, ki se namesto po običajnih pnevmatikah premika po tirih in omogoča hitrejšo operacije.

Projekt, ki bo potekal večfazno, posamezne investicije pa bodo predane v uporabo postopoma, bo v celoti zaključen do leta 2018. Ocenjena vrednost celotnega projekta znaša

78 milijonov EUR. Projekt je skladen z veljavnim državnim prostorskim načrtom za celovito prostorsko ureditev koprskega pristanišča ter z dopolnjenim petletnim programom razvoja pristanišča, ki ga je sprejela Vlada Republike Slovenije.



Rumena barva na sliki označuje površine, ki bodo skupaj s preostalimi površinami omogočile pretovor 950.000 TEU/letno. V kolikor bi dogradili še severni del pomola (označeno z modro barvo) ter bi celoten pomol namenili izključno kontejnerski dejavnosti (ob predpostavki izgradnje drugega železniškega tira do Divače oziroma povečanja zmogljivosti železniške povezave) pa bi lahko pretovor dosegel celo dva milijona TEU letno. Študije in projekcije so namreč pokazale, da bi bilo z operativnega in stroškovnega vidika najbolj smiselno skoncentrirati kontejnersko dejavnost na eni lokaciji, kjer že obstaja osnovna infrastruktura.

Kaj vsebuje 5-letni program razvoja pristanišča?

V javnosti večkrat slišimo izraz 5-letni program razvoja pristanišča, vendar prav tako pogosto se srečujemo tudi z vprašanji, kaj dejansko je to.

Luka Koper mora v skladu s koncesijsko pogodbo skupaj z Upravo za pomorstvo RS vsakih pet let posredovati Vladi RS (v vlogi koncendentu) 5-letni program razvoja pristanišča, ki vključuje poleg širšega tržnega in okoljskega vidika predvsem prostorski razvoj pristanišča ter dinamiko izvedbe infrastrukturnih posegov v 5-letnem

obdobju, kar Vlada RS potrdi. Program razvoja pristanišča mora biti tudi medresorsko usklajen in se ga lahko na letni ravni spreminja in dopolnjuje.

Sedaj veljavni program razvoja pristanišča, ki ga Vlada RS je za obdobje 2011 – 2015 prvič sprejela aprila 2011 in dopolnjeno verzijo ponovno potrdila junija letos vključuje vse infrastrukturne projekte za javni in nejavni promet znotraj koprskega pristanišča.

Potrjen program je podlaga za izdajo soglasja za izvedbo posamezne

investicije s strani države, npr. gradbenega dovoljenja.

V Luki Koper si zato prizadevamo, da v ta dokument vključimo vse potencialne projekte, saj bi v nasprotnem primeru imeli težave pri pridobivanju vseh potrebnih dovoljenj. Ni pa nujno, da so vsi projekti iz seznama potem tudi dejansko v določenem obdobju uresničeni, saj je potrebno odločitev o konkretni investiciji prilagajati trenutnim razmeram v panogi in povpraševanju.

Korak bližje k poglobitvi luških bazenov

Vlada razširila območje pristanišča na območje Sermina, MOK podelila stavbno pravico za parcelo 7a



Vlada RS je 20. junija sprejela sklep o razširitvi območja koprskega tovarnega pristanišča za 10,2 ha. Po tem sklepu je območje pristanišča postal tudi vzhodni del parcele številka 799/29, ki je v lasti države in namenjena odlaganju mulja ob poglobljanju v bazenu I oziroma obale kontejnerskega terminala.

V skladu z uredbo o upravljanju koprskega pristanišča in koncesijsko pogodbo je razširitev območja pristanišča v domeni Vlade RS. Ta lahko spremeni območje pristanišča zaradi izvedbe prostorskih aktov, programa razvoja pristanišča ali spremenjenega območja ekonomske cone. Osnova za zadnjo spremembo območja je bil spremenjen in

dopolnjen program razvoja koprskega pristanišča za obdobje od 2011 do 2015, ki ga je Vlada RS sprejela dober teden pred tem. Spremenjen program razvoja namreč med drugim vključuje tudi izgradnjo kasete za odlaganje morskega blata na delu parcele 799/29.

Od Mestne občine Koper pa smo v teh dneh pridobili stavbno pravico na parceli 7a, ki bo prav tako služila za odlaganje izkopenega materiala. Pogovore glede stavbne pravice smo sicer z MOK obudili po tem, ko je Ustavno sodišče sprostilo razpolaganje s parcelami MOK na območju krajevnosti Ankaran. Parcela 7a se nahaja znotraj območja Državnega prostorskega načrta za pristanišče,

zato je bila že od samega začetka namenjena pristaniški dejavnosti. Obe parceli bosta s kasetami opremljeni predvidoma do konca septembra, po pridobitvi uporabnega dovoljenja za kasete pa se bo lahko začelo samo poglobljanje.

Konkurenca ne počiva

Severnojadranska pristanišča hitijo z naložbami v kontejnerske terminale. Kljub vse ostrejši konkurenci pa s tem dolgoročno nobeno pristanišče ne izgublja.

Reško pristanišče bo še letos bistveno povečalo zmogljivosti za pretovor kontejnerjev. Na 330 metrskem podaljšku terminala **Brajdica** so 4. julija privezali prvo ladjo in tudi uradno pričeli z delom, kapaciteta razširjenega terminala pa bo odslej 600.000 TEU na leto. Koncesionar Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), je v prekladalno opremo investirал 30 milijonov evrov, medtem ko je za izgradnjo obale in skladiščnih površin poskrbela Reška pristaniška uprava s sredstvi Mednarodne banke za obnovo in razvoj. AGCT je sicer v 51% lasti filipinsko-ameriške korporacije ICTSI, ki je z drugim lastnikom, Luka Rijeka d.d., sklenilo 30 letno pogodbo za upravljanje in razvoj terminala na Brajdici. V sklop investicij novega kontejnerskega terminala na Brajdici sodi tudi novi vhod. Ta je že zaključen, manjka mu le še uporabno dovoljenje. V kratkem naj bi tako kamioni, namenjeni na kontejnerski terminal z novim vhodom povsem razbremenili mestno jedro. Za novi vhod, ki ima direkten dostop na avtocesto, so na Reki porabili 2,2 milijona evrov. Poleg koncesionarja AGCT ga bodo uporabljali še carina in policija.

Pretovor kontejnerjev v severnem Jadranu v obdobju januar – junij 2013:

	TEU	Sprememba v % 13/12
Koper	295.530	+1%
Trst	233.800	+13,6%
Reka	73.000	+12%
Benetke	220.504	+2%
Ravenna (nedokončen podatek)	108.000	+8%

S posodobitvijo kontejnerskih zmogljivosti se ukvarjajo tudi na sosednjem **sedmem pomolu v Trstu**. Dvema od sedmih obalnih dvigal, ki jih uporabljajo, bodo podaljšali doseg roke na 20. vrsto kontejnerjev, ki bodo tako že pripravljena za pretovarjanje ladij tipa new-panamax. Prvo nadgrajeno dvigalo je že v uporabi od začetka julija, drugo pa bo nared septembra.

V **Ravenni** se pripravljajo na poglobljanje dostopnih kanalov, saj je italijanski medresorski odbor za gospodarsko načrtovanje zagotovil 60 milijonov evrov v državnem proračunu, enak znesek pa je zagotovila tudi pristaniška uprava luke Ravenna.

Usklajen razvoj infrastrukture je ključ do rasti

Sredi junija so se v Benetkah sestali predsedniki štirih pristanišč združenja NAPA in se zavzeli za usklajen razvoj pristaniške infrastrukture, saj lahko le tako severni Jadran dolgoročno privabi in obdrži blagovne tokove, predvsem na področju kontejnerjev. V preteklih letih sodelovanja se je namreč izkazalo, da ladjarji ne prihajajo v Jadran samo zaradi enega

pristanišča, ampak iščejo najboljše alternative znotraj celotne destinacije in tako optimizirajo svoje poslovanje. Ključna je torej enakomerna razvitost pristanišč, ki lahko vsako zase ponudi najbolj ugodno logistično rešitev, hkrati pa pristanišča predstavljajo Multi-port Gateway, nekakšno skupno vstopno točko.

NOTICE so e-časopis **Luka 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