



januar 2014

Gašpar Gašpar Mišič, predsednik uprave



Spoštovani,

V Luki Koper že vrsto let izdajamo kvartalni elektronski bilten namenjen finančnim analitikom, saj smo mnenja, da je težko razumeti naravo našega dela, ki ni klasična proizvodnja po tekočem traku. Poleg tega imamo v Sloveniji le eno pristanišče, zato je naše rezultate težko primerjati z rezultati podobnih podjetij v branži. Primerjave s pristanišči na tujem pa so zahtevne zaradi naše specifične organiziranosti. Kot veste je Slovenija ena redkih držav v Evropi, ki nima pristaniške uprave, ampak gospodarska družba skrbi za celovit razvoj pristaniškega območja. Po eni strani nam to daje večjo fleksibilnost, kar se je pokazalo kot primerjalna prednost v odnosu do sosednjih pristanišč. Po drugi strani pa to pomeni, da mora družba sama investirati v drago pristaniško

infrastrukturo, če želi dohajati konkurenco.

Leto 2014 bo za Luko Koper leto zamujenih investicij v pristaniško infrastrukturo in opremo, leto rdečega alarma. Podedovali smo kar nekaj neizvedenih investicij, ki se vlečejo že od leta 2011 naprej, še posebej na področju pretovora kontejnerjev, kjer je v slepi ulici obtičalo največ zavez poslovnim partnerjem, ki so za razvoj Luke Koper strateškega pomena. Celoten projekt poglobljanja bazena 1 bi moral biti zaključen že pred leti. Tako ne bi imeli težav z neprimernimi globinami in ladjami, ki morajo zaradi prevelikega ugreza najprej v tržaško pristanišče in šele potem v Koper. Rekordno število 600.000 kontejnerskih enot bi lahko presegli že davno pred zadnjim dnevom lanskega

leta. Tako pa nas v letošnjem letu čaka dokončanje kaset za odlaganje mulja, poglobitev bazena 1, izgradnja dodatnih skladiščnih površin na čelu kontejnerskega terminala, zamenjava dotrajane in naročilo nove opreme za izvajanje pristaniških manipulacij, saj so dobavni roki, zaradi sistema javnega naročanja in specifičnosti izdelkov dolgotrajni. Pri tem pa ne moremo spregledati niti potreb ostalih terminalov, ki so za uspešnost poslovanja Luke Koper prav tako pomembni. Zato je poslovni načrt za letošnje leto resda ambiciozen, ampak prav taki so tudi naši cilji: ostati največji kontejnerski terminal v severnem Jadranu, doseči primat na področju avtomobilov v Sredozemlju, povečati tržni delež na vseh zalednih trgih, prodreti na pomembne trge azijske celine, še posebej Kitajsko, ki nam ponuja neizmerne možnosti povečevanja pretovora.

Letos se bomo s kitajskim trgovcem še posebej ukvarjali, saj nas bo že marca obiskala pomembna delegacija z mesta Ningbo, ki leži južno od Šanghaja in ima dobrih sedem milijonov prebivalcev. Mesto, ki na letni ravni beleži zavidljivih 9 odstotkov gospodarske rasti ima tudi pristanišče, kjer pretovorijo 13 milijonov TEU letno. Gre za povratni obisk, saj smo konec decembra tudi sami obiskali Ningbo, kakor tudi Šanghaj in Hong Kong. V vseh omenjenih mestih smo si ogledali njihova pristanišča ter se srečali s potencialnimi strankami in strokovnjaki, ne le s pristaniškega področja, ampak tudi s področja gradnje prometne infrastrukture, predvsem železniške.

Letos se bomo udeležili tudi največjega logističnega sejma v Aziji, in sicer Transport Logistics v Šanghaju. Tam bomo nastopili z ostalimi pristanišči združenja severno-jadranskih pristanišč NAPA. Prepričani smo namreč, da moramo na prekomorskih trgih delovati skupaj in promovirati destinacijo. S skupno promocijo destinacije bomo lažje dosegli okrepitev oskrbovalne verige med državami Sredozemlja, Bližnjega in Daljnega vzhoda ter srednje in vzhodne Evrope skozi pristanišča severnega Jadrana. Ta namreč predstavljajo najbližjo in najoptimalnejšo transportno pot.

Potencial, ki ga predstavljajo naša pristanišča, je ogromen. Po ocenah angleške družbe MDS Transmodal, ki je v okviru projekta ITS Adriatic Multi-port Gateway izdelala študijo za pristanišča Napa, ima severni Jadran 6 milijonov TEU (kontejnerskih enot) potenciala do leta 2030, od katerih bi lahko v Kopru pretovorili tretjino. Pogoji je povečanje pristaniških kapacitet na kontejnerski strani in dograditev železniške povezave z zalednimi trgi. Trenutno pristanišča severnega Jadrana ne dosegajo skupaj niti tretjine tega potenciala, zato nas vse čaka naporna domača naloga.

Veselim se mesecev, ki so pred nami, saj sem prepričan, da bomo z nadaljevanjem tempa in motiviranosti, ki sta zaznamovala začetek mojega mandata, dosegli zavidljive rezultate. To potrjuje uspešno poslovanje v letu 2013, saj smo kljub opravljenim prevrednotenjem vrednosti zaradi zgrešenih naložb iz preteklosti dosegli dober poslovni rezultat, ki bi brez omenjenih slabitev prinesel Skupini čisti poslovni izid v višini 18 milijonov evrov. Posebej pa bi izpostavil rezultate zadnjega kvartala lanskega leta, ko smo dosegli največje skupne prihodke v zgodovini Luke Koper, in sicer kar 36,2 milijona. Tak rezultat je nedvomno posledica ukrepov, ki smo jih izvedli po mojem prihodu, kar je pripomoglo k večji učinkovitosti poslovnih procesov. Poleg tega smo, navkljub zunanjim pritiskom, ki so sledili mojemu imenovanju na mesto predsednika uprave Luke Koper, v preteklih štirih mesecih uspeli izpeljati vse potrebne ukrepe in ključne razvojne projekte pripeljati iz slepe ulice:

- pognali smo vse projekte, ki so bile vezane na poglobitev prvega bazena,
- z izboljšanjem komunikacije in sodelovanja z Upravo za pomorstvo smo z manjšimi posegi, brez poglobljanja pridobili dovoljenje za vplutje ladij z večjim ugrezom, prej 11,4 zdaj 11,8 metra,
- začeli smo z gradnjo zaledne površine na kontejnerskem terminalu za dodatnih 6.840 m² skladiščnih površin,
- pospešili smo tržne aktivnosti ter intenzivirali stike z vsemi

poslovnimi partnerji, doma in v tujini,

- izboljšali smo informacijsko povezavo s poslovnimi partnerji,
- vzpostavili smo tesno sodelovanje in partnerski odnos z lokalno skupnostjo; danes Luka Koper resnično živi z lokalno skupnostjo, jo spoštuje in podpira ter je deležna enakega odnosa z druge strani,
- vnesli smo stabilnost v odnosih znotraj družbe ter izboljšali komunikacijo z vsemi socialnimi deležniki
- pristopili smo k prijavi novih evropskih projektov ter si prizadevali za optimalno koriščenje evropskih sredstev glede na razvojne potrebe pristanišča,
- s Slovenskimi železnicami smo se dogovorili za možnost povečanja dnevnega števila vlakov ter podaljšali vlakovnih kompozicij,
- pripravljamo idejne rešitve za tri nove vhode, kar bo razbremenilo notranjo logistiko in zmanjšalo stroške investicij na tem področju,
- razmišljamo o podaljšanju obeh obstoječih pomolov dlje od predvidenega v državnem prostorskem načrtu, s čimer bi po naravni poti prišli do potrebnih globlin in bi se v prihodnosti izognili visokim stroškom poglobljanja,
- analizirali smo upravljalne in strokovne podporne procese v pristanišču in pripravili izhodišča za njihovo optimizacijo.

Prepričan sem, da smo na pravi poti, le vztrajati je potrebno. Vztrajnosti, idej in resursov pa nam v Luki Koper ne manjka.



Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	2013	2012	Indeks 2013/2012
Generalni tovari	1.659.405	1.438.833	115
Kontejnerji	5.849.694	5.292.047	111
Avtomobili	662.169	674.692	98
Tekoči tovari	2.840.588	3.194.636	89
Sipki in razsuti tovari	6.987.806	7.280.490	96
SKUPAJ	17.999.662	17.880.698	101

Ladijski pretovor v kosih:

	2013	2012	Indeks 2013/2012
Kontejnerji (TEU)	600.441	570.744	105
Avtomobili (kos)	463.375	479.820	97

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

(v 000 EUR)	2013	2012	Indeks 2013/2012
Generalni tovari	32.254	31.300	103
Kontejnerji	37.990	32.485	117
Avtomobili	14.996	16.178	93
Tekoči tovari	7.437	7.047	106
Sipki in razsuti tovari	31.462	33.552	94
Ostali poslovni prihodki	12.668	12.767	99
Skupaj poslovni prihodki	136.808	133.329	103

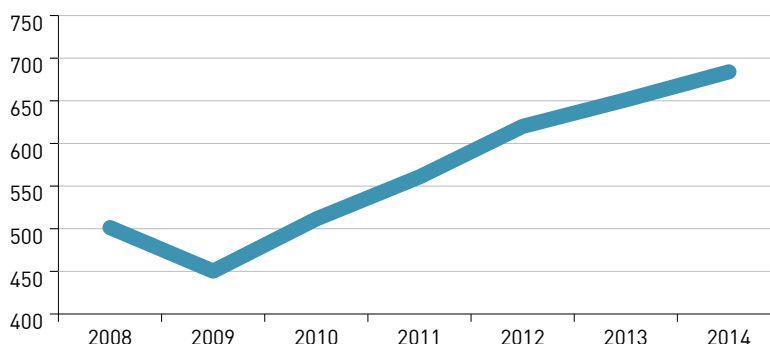
*nedokončni in nerevidirani podatki

Pozitivne napovedi za letošnje leto

Analitične agencije, ki spremljajo industrijo kontejnerskih prevozov, povzemajo lanske in že napovedujejo letošnje trende.

Na globalne blagovne tokove je v lanskem letu vplivala višja gospodarska rast razvitih držav od pričakovane, medtem ko so se države v razvoju odrezale slabše od pričakovanj. Mnogo je še neznank v zvezi s pričetkom delovanja zaveznitva treh največjih svetovnih ladjarjev (Maersk, CMA-CGM in MSC), ki se zaradi domnevnega nedovoljenega združevanja odmika v drugo polovico leta 2014. Napovedi analitikov za kontejnerski

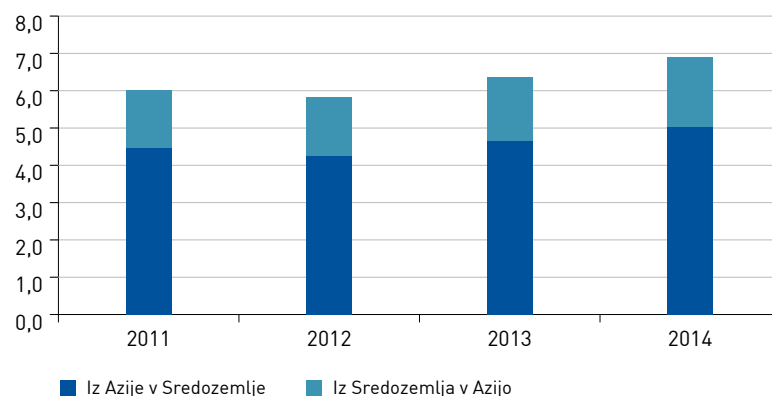
Globalni pretovor kontejnerjev v pristaniščih v mio TEU:



Vir: Containerisation International, Drewry Maritime Research

promet v letošnjem letu so v splošnem pozitivne. Povečal naj bi se tako globalni promet v pristaniščih in za koprsko pristanišče relevanten promet na relaciji Azija – Evropa. Ocenjena rast prometa na relaciji Azija – Sredozemlje je 10,2%, na relaciji Azija – Severna Evropa pa 4,3%.

Kontejnnerski promet Azija - Sredozemlje v mio TEU:



Vir: Containerisation International 11/13

Severni Jadran je neizkoriščen potencial

Luka Koper in GZS sta 10. decembra lani organizirala konferenco z naslovom Prihodnost slovenske logistike in njen doprinos razvoju regije.

Udeleženci konference so soglasno prišli do zaključka, da imata logistika in transport v Sloveniji pomemben razvojni potencial in samo investiranje v infrastrukturo bo omogočilo uspešen nadaljnji razvoj slovenskega gospodarstva.

Chris Rowland iz analitične družbe MDS Transmodal je predstavil ugotovitve študije potenciala severnega Jadrana za pretovor kontejnerjev. Model napovedi gibanja prometa temelji na različnih predpostavkah obnašanja trga. Ključna predpostavka je, da ladjarji in logistični operaterji iščejo najcenejšo pot od proizvajalca do naročnika blaga. Študija napoveduje, da je ob določenih pogojih možno do leta 2030

v pristaniščih severnega Jadrana doseči pretovor 5.9 milijona TEU in s tem bistveno uravnotežiti t.i. južna in severna pristanišča stare celine. Za uresničitev scenarija je bistveno, da se v severnem Jadranu zagotovi

ustrezen ugrez v vseh pristaniščih, podaljša zmogljivost kontejnerskih vlakov (dolžina vsaj 750 metrov) ter da se trg železniških prevozov v EU bolj liberalizira z vstopom novih privatnih operaterjev.

Projekcija kontejnerskega pretovora v Evropi, kot ga napoveduje študija:

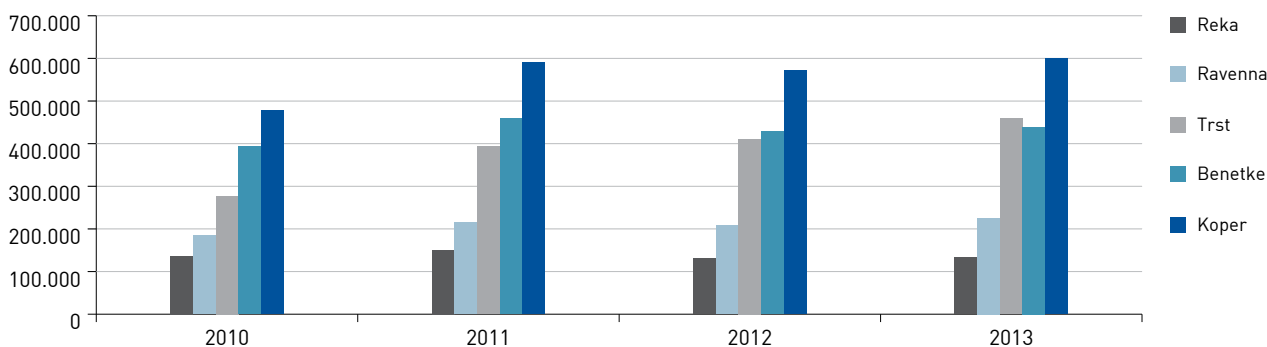
	Pretovor 2012	Pretovor 2030	Povečanje 2012-30
Severni Jadran*	1,8	5,9	+227%
Severnoevropska pristanišča	20,3	28,9	+42%
Tirensko morje	3,6	6,5	+81%
Črno morje	0,3	0,6	+100%
Ostalo	5,6	10,5	+88%
Skupaj	31,6	52,4	+66%

Vir: MDS Transmodal, celotna predstavitev študije je dostopna [tukaj](#)

Študija je nastala v okviru projekta ITS Adriatic Multi-port Gateway in je sofinancirana s strani EU (TEN-T program)

*Pretovor vključuje pristanišča Ravenna, Benetke, Trst, Koper in Reka

Pretovor kontejnerjev v pristaniščih severnega Jadrana v zadnjih letih (TEU):



*podatki za Ravenna niso dokončni

Utrinki iz pristanišča



Z Uprave RS za pomorstvo so nas v teh dneh obvestili, da sta bili na vhodu v kanal bazena 1 postavljeni dve novi boji. S tem je izpolnjen pogoj iz odločbe URSP, s katero dovoljujejo vplutje ladij z ugrezom do 11,8 metra (do zdaj 11,4 metra) pod posebnimi pogoji.

Omenjena novost sicer ne bo bistveno vplivala na povečanje pretovora na kontejnerskem terminalu Luke Koper, dokler ne bomo s poglobitvijo dosegli globine morskega dna 14 metrov, predvidoma aprila letos. Kljub temu pa nam bo nekoliko večji ugrez olajšal delo pri natovarjanju največjih kontejnerskih ladij, saj bomo lahko v povprečju naložili ali razložili do 400 TEU več na ladjo.



Gradnja kaset oz. nasipov, v katere bomo odlagali mulj pridobljen s poglobljanjem prvega bazena, poteka po načrtih. Vrednost investicije je 2,9 milijona evrov.



V pristanišče so sredi januarja iz Turčije prispele cevi oz. piloti, ki jih že uporabljamo pri gradnji novih skladiščnih površin na čelu prvega pomola. S površinami bomo pridobili prostor za dodatnih 672 TEU in hkrati izboljšali interno prometno ureditev. 273 pilotov bomo zabili 50 metrov pod morsko gladino, kjer se nahaja nosilni sloj tal. Naložba, vredna 8,5 milijona evrov, je sicer del širšega projekta podaljšanja južnega dela Pomola I za povečanje zmogljivosti kontejnerskega terminala.