
Dragomir Matić, predsednik uprave, Luka Koper, d.d.



Spoštovani,

pred vami je nova številka luških Notic, elektronskega kvartarnega časopisa Luke Koper, v katerih vas seznanjamo z najnovejšimi podatki o pretovoru in prihodkih v prvi polovici leta. V čast mi je, da lahko kot novi predsednik uprave komentiram rezultate svojih sodelavcev, ki so ne le presegli dosežke lanskega primerljivega obdobja, ampak tudi ambiciozno zastavljene plan pretovora in prihodkov. Vse kaže, da bomo s takim tempom nadaljevali do konca leta, čeprav se lahko v pristaniški dejavnosti razmere na svetovnih trgih hitro spremenijo.

V svoji, več kot 25 letni karieri v Luki Koper sem velikokrat doživel, da smo določen tovor zgubili praktično čez noč. V enih primerih so bile krive vojne razmere na nekem trgu, v drugih embargo mednarodne skupnosti, pa ukinitve davčnih ugodnosti, izbruhi epidemij in še bi lahko našteval. V takih primerih nas je vedno reševala naša več namenskost, da smo lahko izgubo enega tovora nadomestili z drugim. To bo ostala

strategija družbe tudi za prihodnost, čeprav je jasno, da vse več tovora po svetovnih morjih potuje v zabojnikih in temu trendu se ne bomo mogli izogniti. Tudi zato je največji del letošnjih naložb osredotočen ravno na kontejnerski terminal, kjer smo pred dnevi zaključili investicijo v dodatne skladiščne površine na koncu prvega pomola in začnemo dolgo pričakovano poglobljanje morskega dna.

Še kak mesec nazaj smo razlagali, kako se nam mudi s poglobitvijo zaradi prihoda večjih ladij alianse P3 (povezave treh svetovno največjih kontejnerskih ladjarjev). Danes ta povezava ni več aktualna in nas ponovno opominja, kako hitro se lahko stvari spremenijo v našem poslu. Kdor je bolj natančno spremljal to zgodbo, ve, da so kitajske oblasti blokirale projekt zaradi bojazni pred prevladujočim vplivom na trgu. Kaj to pomeni za Luko Koper? Je poglobljanje sploh še potrebno? Bomo zaradi tega izgubili del tovora? Nič od tega.

julij 2014

Za Luko Koper je to morda celo priložnost. S poglobljanjem morskega dna ob kontejnerski obali na 14 metrov bomo seveda nadaljevali, saj imamo trenutno najnižjo globino v primerjavi s kontejnerskimi terminali v naši sosesčini. Z večjimi globinami torej krepimo svojo konkurenčnost in omogočamo, da bodo kontejnerske ladje lahko ponovno prihajale najprej v Koper, ne da bi morale prej tovor izkrcati v drugih pristaniščih. Na pogorišču povezave treh ladjarjev pa že nastajajo nove povezave med kontejnerskimi ladjarji, ki bi lahko v severni Jadran pripeljale dodatno, tretjo direktno ladijsko povezavo z Daljnim vzhodom. Na žalost na ta scenarij ne moremo vplivati, je pa precej verjeten, v kolikor bomo tudi sami opravili domačo nalogo,

torej investirali v pristaniško infrastrukturo.

Pa ne le to. Ključno vprašanje je tudi, kako bomo v prihodnje tovor vozili iz pristanišča. In na tej točki ne morem mimo politike oziroma nedavnih volitev. Kakor me po eni strani veseli, da so vse politične stranke poudarjale strateški položaj koprškega pristanišča in nujnost izgradnje drugega železniškega tira, tako me po drugi strani skrbi, da ne bodo te besede, tako kot mnogokrat do zdaj pozabljene. Podatki strokovnjakov so zgovorni: do leta 2018 bomo dosegli zgornjo mejo kapacitete enotirne proge med Koprom in Divačo. Če začnemo drugi tir graditi danes, smo že pozni. Zato od nove vlade pričakujemo hitro odločitev ter jasne

in zavezujoče odgovore. Od tega je namreč odvisno, kako bomo koprsko pristanišče razvijali v prihodnje. Drugi tir je za Luko Koper življenjskega pomena, kakor tudi za vse ostale udeležence v logistični verigi. Drugi tir je strateškega pomena za celotno Slovenijo.

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	jan - jun 2014	jan - jun 2013	Indeks 14/13
Generalni tovari	912.244	860.040	106
Kontejnerji	3.346.120	2.875.781	116
Avtomobili	359.138	329.806	109
Tekoči tovari	1.357.860	1.251.326	109
Sipki in razsuti tovari	3.289.263	3.584.010	92
Skupaj	9.264.625	8.900.963	104

Ladijski pretovor v kosih:

	jan - jun 2014	jan - jun 2013	Indeks 14/13
Kontejnerji (TEU)	333.203	295.530	113
Avtomobili (kos)	246.439	233.769	105

Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – junij 2014:*

(v 000 EUR)	jan - jun 2014	jan - jun 2013	Indeks 14/13
Generalni tovari	18.320	17.195	107
Kontejnerji	24.063	18.614	129
Avtomobili	7.901	7.750	102
Tekoči tovari	3.641	3.532	103
Sipki in razsuti tovari	16.420	16.073	102
Ostali poslovni prihodki	6.012	6.687	90
Skupaj poslovni prihodki	76.357	69.851	109

*nerevidirani in nedokončni podatki



Prometna študija za nove vhode v pristanišče

Luka Koper načrtuje na območju ankaranske vpadnice ureditev dveh novih tovornih vhodov.

Obstoječa notranja cestna infrastruktura in obstoječi vhod ne ustrezajo več sodobnim kriterijem pretočnosti in ne omogočajo zelene prometne varnosti ter trajnostnega razvoja na območju pristanišča, ki ga na letni ravni prečka približno 200.000 tovornjakov. Zato smo pristopili k izdelavi posebne prometne študije, na podlagi katere bi se lahko odločili za najprimernejše rešitve.

Pred študijo je bilo potrebno najprej analizirati obstoječe stanje prometa. Štetje prometa v pristanišču je potekalo aprila na številnih presekah in križiščih cest ter na cestno-železniških križiščih. S štetjem prometa je bilo ugotovljeno, kakšne so prometne razmere na povprečni delovni dan. Prometno vrednotenje je poleg štetja prometa zajemalo tudi določitev obremenitev znotraj in zunaj

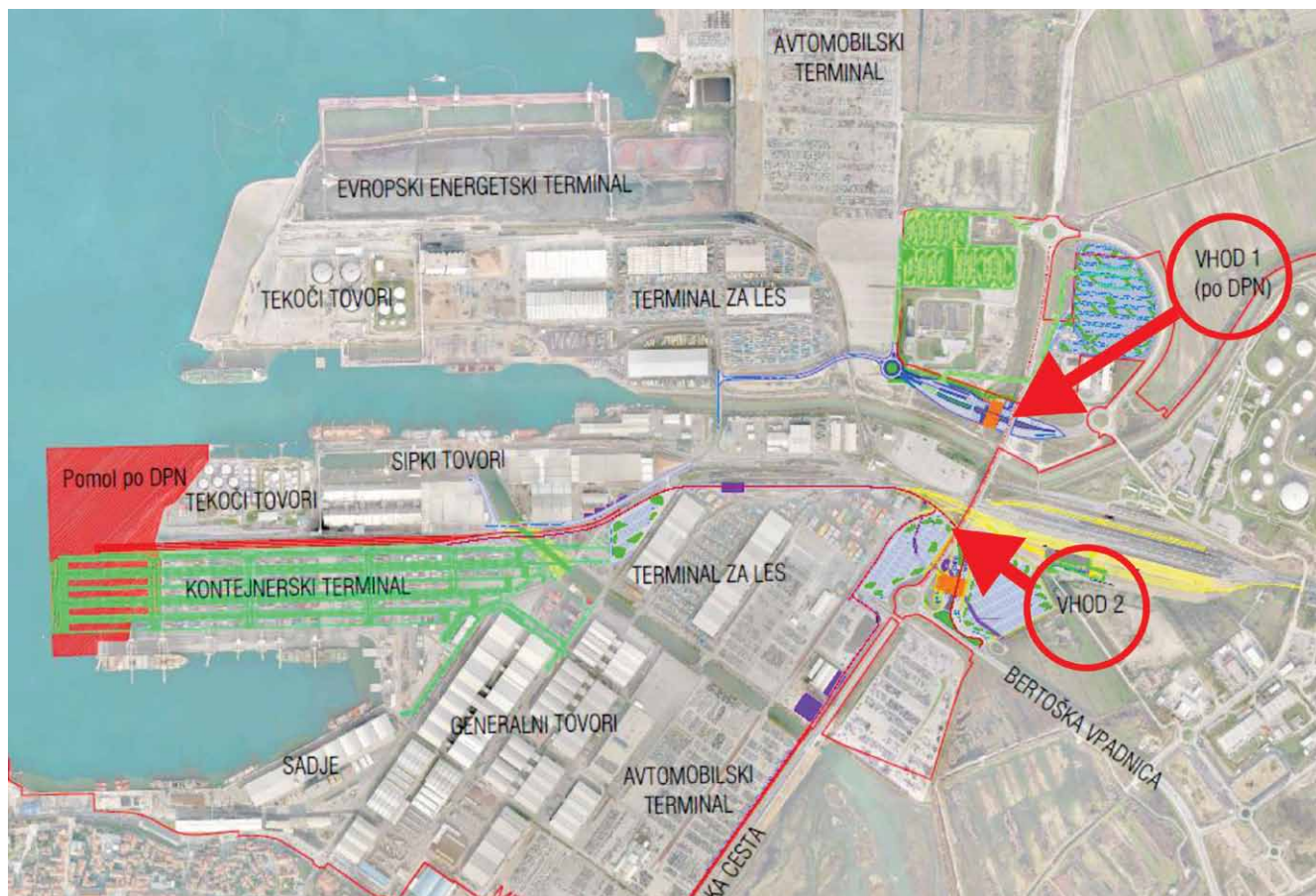
pristanišča, mikroskopske simulacije stanja za leto 2014 in 2030 ter analizo in primerjavo prometnih učinkov.

Prometna študija je pokazala, da koprsko pristanišče nujno potrebuje vsaj en dodaten vhod, saj obstoječi vhod zadošča le do leta 2017. V primeru, da naredimo samo en dodaten vhod, je glede na današnje stanje razdelitve blagovnih skupin znotraj luke vhod 2 (bertoška vpadnica) boljša rešitev kot vhod 1, sta pa oba vhoda ekonomsko upravičena.

V primeru obeh variant vhodov je za nadaljevanje del potrebno pridobiti pravico graditi oz. stavbno pravico s strani lastnika, to je Mestna občina Koper. Za novi glavni vhod 1 po DPN imamo gradbeno dovoljenje za cestno navezavo, potrebujemo še dovoljenje za gradnjo objektov z nadstrešnico za potrebe carine in varnostne službe. Gradbeno dovoljenje za cestno navezavo je bilo pridobljeno že leta 2007, za objekte carine na novem

vhodu pa gradbenega dovoljenja nimamo zaradi zapletov z uporabo zemljišča, ki leži na trasi novega vhoda. Del cestne navezave na novi vhod, večji del cestnih nasipov in viadukt čez tire pa so že zgrajeni. Zaradi deponije gradbenih odpadkov, ki je locirana na cestni trasi, gradnje ni bilo več mogoče nadaljevati, zato se je leta 2009 predčasno zaključila. Selitev deponije na novo lokacijo pa je tudi eden od pogojev za nadaljevanje gradbenih del.

Za pričetek postopkov za izgradnjo vhoda 2 na bertoški vpadnici, pa bo treba najprej počakati na sprejetje občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN), ki ga sprejme MOK. Na podlagi tega načrta bo možna pridobitev gradbenega dovoljenja za sam vhod in kamionski terminal. V kolikor, skladno s sprejetim OPPN gradnja vhoda ne bo možna, bo potrebno z MOK poiskati ustrezen dogovor.



Spodbuden prvi kvartal za Evropska pristanišča

Po zadnjih podatkih Evropske organizacije morskih pristanišč (ESPO) je pretovor evropskih pristanišč v prvem kvartalu letošnjega leta narasel za 2 odstotka v primerjavi z istim obdobjem lani. K rasti so pripomogli predvsem sipki in razsuti tovari (+8,2%), generalni tovari (+4,6%) in kontejnerji (+2,9%), upadli pa so tekoči tovari (-4,9%). Celoten trend pretovora se je tako po dveh letih padanja vsaj v prvem kvartalu letošnjega leta obrnil navzgor.

Pretovor kontejnerjev v izbranih pristaniščih (2014)	TEU	Sprememba v primerjavi z enakim obdobjem 2013
Trst (januar - maj)	193.637	+2,10%
Benetke (januar - maj)	181.272	+0,6%
Ravenna (januar - april)	63.671	-9,4%
Koper (januar - junij)	333.203	+13%
Reka (januar - marec)	44.131	+15%
Hamburg (januar - marec)	2.362.364	+8%
Rotterdam (januar - marec)	2.905.672	+0,3%

Že četrto leto zapored dosegli primat na avstrijskem trgu

Avstrijski transportni časopis "Verkehr" vsako leto objavi analizo pretovora avstrijskega blaga preko morskih pristanišč. Tudi v letu 2013 je Luka Koper na lestvici zasedla prvo mesto, kar pomeni, da je koprsko pristanišče najpomembnejše za prekomorski uvoz in izvoz avstrijskega blaga. Omenjeni primat ima Luka Koper že od leta 2010. Avstrija je že tradicionalno najpomembnejše tranzitno tržišče koprskega pristanišča. Blago za ali iz

Avstrije pretovarjamo skoraj na vseh naših terminalih, glede na blagovne skupine pa prednjačijo generalni tovari, predvsem les, razsuti, sipki in tekoči tovari ter kontejnerji - slednjih je bilo v lanskem letu za skoraj 120.000 TEU.

Poleg Avstrije pa pomembne deleže dosegamo tudi na drugih srednjeevropskih trgih. Za madžarsko smo s 120.000 TEU pretovora najpomembnejše kontejnersko

pristanišče, s približno 70% tržnim deležem na tem segmentu. Pretovor za to državo, ki je v lanskem letu znašal 1,5 milijona ton, predstavljajo predvsem izdelki za proizvodnjo elektronike in avtomobilov, hitro pokvarljivo blago, kovinski polizdelki ter soja. Visok delež na segmentu kontejnerjev (60-70%) dosegamo tudi na Slovaškem, predvsem za potrebe tamkajšnjih avtomobilskih tovarn, posledično pa je od tam močan tudi izvoz avtomobilov.

Pristanišče	Skupaj ton (2013)	Delež v %	Sprememba 13/12
1 Koper	5.635.043	29	+8,5%
2 Rotterdam	3.445.000	18	+0,4%
3 Constanta	2.993.927	16	+93,2%
4 Hamburg	2.988.065	16	-3,7%
5 Antwerpen	2.198.285	11	+6,4%
6 Bremen	1.448.400	7	-3%
7 Reka	306.677	2	+8%
8 Spodnjesaška pristanišča (Nemčija)	281.500	1	-
Skupaj	19.296.897	100	



Dober glas seže v deveto vas

Avtomobilski terminal je skupaj s partnerji pred kratkim pridobil dva nova posla. Pri prvem gre za avtomobile BMW za Turčijo, ki so jih pred nami nakladali v italijanskem pristanišču Tržič (Monfalcone). Dogovorjena količina za leto 2015 je od 26.000 do 28.000 vozil, že letos pa jih lahko pričakujemo 12.000, samo v juliju 4.000. V Turčijo bo avtomobile iz Kopra vozil grški ladjar MCCL, špediterska hiša pa je Intereuropa. Preko naše luke bodo v gruzijsko pristanišče Poti potovali tudi tovornjaki Scania in Mercedes. Prvih 175 tovornjakov smo na ladjo naložili 15. julija. Tudi v pri tem poslu sodeluje kot ladjar MCCL in Intereuropa kot špediter.



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