



oktober 2014

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



Spoštovani,

v koprskem pristanišču smo v prvih devetih mesecih zabeležili dobre rezultate na področju pretovora in prihodkov. Pretovor smo povečali za tri odstotke, v primerjavi z enakim obdobjem lani, prihodke pa kar za 11 odstotkov. Največjo rast beležimo na kontejnerskem segmentu, na katerem smo sredi poletja končno zaključili dolgo pričakovani projekt poglobitve morskega dna. Projekt smo podrobno že predstavili v eni od prejšnjih številčk Notic, zato bi rad le spomnil, da je večja globina na kontejnerskem terminalu, ki omogoča prihod ladij z večjim ugrezom, ena od bistvenih konkurenčnih pridobitev našega pristanišča v zadnjih letih. Koprsko pristanišče je danes primerljivo s sosednjimi, kjer jih je narava obdarila z naravnimi globinami.

Kot omenjeno, smo še na začetku poletja govorili o prihodu nove aliance P3, zavezništvu treh največjih kontejnerskih ladjarjev na svetu, katerih načrte je prekrižal kitajski varuh konkurenčnosti. Aliansa je napovedala prihod večjih kontejnerskih ladij tudi v severni

Jadran, zato smo se v Kopru na to tudi pripravili. Na ruševinah P3 so se začele oblikovati nove povezave med ladjarji in danes lahko tudi uradno potrdimo, da bo koprsko pristanišče z novim letom povezano z Daljnim vzhodom ne le z dvema, ampak kar s tremi direktnimi linijami. S tem bomo še bolj privlačni za lastnike blaga, ki v jadranski poti vidijo priložnost krajše in hitrejše povezave, posebej glede na dejstvo, da se v severno evropskih pristaniščih soočajo z gnečo in zamudami. Te priložnosti predstavljajo za nas tudi izziv, saj bo potrebno tri ladje matice na teden primerno razporediti ter organizirati delo tako, da bodo večje količine kontejnerjev na enkrat tudi primerno hitro oskrbovane. K temu bodo pripomogle nove skladišče površine na čelu prvega pomola, ki smo jih dokončali prav tako sredi poletja. S tem smo tudi povečali letno zmogljivost terminala s 750.000 na 850.000 kontejnerskih enot letno. Izkušnje iz preteklosti nam kažejo, da se investicije v kontejnerski segment izplačajo. Leta 2009 smo na

primer zaključili podaljšanje prvega pomola in kupili štiri nova, večja in zmogljivejša kontejnerska dvigala in v naslednjih dveh letih smo, kljub vrhuncu svetovne gospodarske krize povečevali pretovor kontejnerjev za več kot 30 odstotkov letno. V prihodnje bo težko dosegati take izjemne rezultate, vendar trend kontejnerizacije je dejstvo. Tak

primer so generalni tovari, kjer že danes polovico tega tovora polnimo in praznimo v kontejnerjih. Temu se bomo morali v Luki Koper prilagoditi, z dodatnimi skladiščnimi kapacitetami in z nadaljnjim razvojem distribucijske dejavnosti. O tem več pišemo v tokratni osrednji temi. Stvari tečejo v pravo smer, vsaj v pristanišču. Zavedamo pa se, da

nismo izoliran otok in da je prihodnost pristanišče odvisna od razvoja kopenske prometne infrastrukture oziroma povezave pristanišča z zalednimi trgi, predvsem preko železnice. Vendar to je že tema za naslednje Notice, ko bo morda že znana usoda drugega tira oziroma ko bo morda bolj jasno, v katero smer želi država razvijati logistiko.

## Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

### Ladijski pretovor v tonah:

|                         | jan - sept 2014   | jan - sept 2013   | Indeks 14/13 |
|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Generalni tovari        | 1.205.943         | 1.217.575         | 99           |
| Kontejnerji             | 5.112.179         | 4.345.588         | 118          |
| Avtomobili              | 548.435           | 497.141           | 110          |
| Tekoči tovari           | 2.255.625         | 2.061.780         | 109          |
| Sipki in razsuti tovari | 4.760.767         | 5.327.704         | 89           |
| <b>Skupaj</b>           | <b>13.882.949</b> | <b>13.449.788</b> | <b>103</b>   |

### Ladijski pretovor v kosih:

|                   | jan - sept 2014 | jan - sept 2013 | Indeks 14/13 |
|-------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Kontejnerji (TEU) | 510.265         | 445.447         | 115          |
| Avtomobili (kos)  | 373.070         | 349.409         | 107          |

### Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – september 2014:\*

| (v 000 EUR)                     | jan - sept 2014 | jan - sept 2013 | Indeks 14/13 |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Generalni tovari                | 24.965          | 23.925          | 104          |
| Kontejnerji                     | 37.132          | 27.947          | 133          |
| Avtomobili                      | 11.924          | 11.258          | 106          |
| Tekoči tovari                   | 5.581           | 5.440           | 103          |
| Sipki in razsuti tovari         | 24.117          | 23.272          | 104          |
| Ostali poslovni prihodki        | 8.873           | 9.710           | 91           |
| <b>Skupaj poslovni prihodki</b> | <b>112.592</b>  | <b>101.552</b>  | <b>111</b>   |

\*nerevidirani in nedokončni podatki

# Vse več generalnih tovorov potuje v kontejnerjih

Profitni center generalni tovari v Luki Koper je eden največjih v družbi in zajema kar štiri terminale oziroma blagovne skupine: generalne tovore, hitro pokvarljivo blago, les in živino.

Pod klasične generalne tovore štejemo najrazličnejšo blago: kava, riž, bombaž, železovi proizvodi, papir, bela tehnika, strojna oprema in podobno. V preteklosti je generalno blago prihajalo v pristanišče izključno s konvencionalnimi ladjami pakirano v vrečah, zabojih, kartonih, paletah, paketih itd. Danes pa kar polovica generalnih tovorov, tudi sadje in v manjši meri les, potuje kar v kontejnerjih, ki jih potem v pristanišču praznimo oziroma polnimo. Na tem tovoru opravljamo tudi razna dodatna dela kot so pakiranje, poliranje, paletiranje, dezinfekcija, tehtanje in podobno.

Za nakladanje oz. razkladanje konvencionalnih ladij uporabljamo na kavlju obešena različna oprijemala in pripomočke. Vendar, kot rečeno, se je v zadnjih letih močno povečal delež generalnega tovara, ki potuje v kontejnerjih. Po eni strani je razlog ta, da je najem konvencionalnih ladij drag, zato je potrebno njihove kapacitete maksimalno izkoristiti. Po drugi strani pa kontejnerji omogočajo prevoz manjših količin, torej prilagajanje potrebam strank, ki se izogibajo

kopičenju zalog. Poleg tega je prevoz v kontejnerjih v skladu z načelom "just in time", saj so kontejnerske povezave redne in v krajših intervalih.

V Luki Koper danes že 20 odstotkov kontejnerjev predstavljajo generalni tovari, ki jih v pristanišču dodatno obdelujemo. To je po eni strani vir dodatnih prihodkov, po drugi strani pa pred nas postavlja nove izzive, saj je potrebno zagotoviti primerno infrastrukturo. Skladišča morajo imeti nadstrešnice, ki omogočajo polnjenje in praznjenje kontejnerjev v katerih koli vremenskih razmerah. Potrebne so razkladalne rampe in seveda zadostne skladiščne površine. Teh v koprskem pristanišču že počasi primanjkuje, zato bomo morali v prihodnje graditi nove.

Drugi problem so privezna mesta. Ladje z generalnim tovorom pretovarjamo na obalah med 2. in 5. privezom (včasih ta privezna mesta zasedajo tudi potniške ladje) na prvem pomolu in na 11. privezu drugega pomola ter občasno tudi na kontejnerski obali in obali sipkih tovorov. To je sicer splošna težava in velja za vse blagovne skupine, ki nimajo stalnih privezov. Rešitev je v povečevanju pristaniške infrastrukture, v podaljševanju obeh obstoječih pomolov in gradnji dodatnih

manipulativnih površin. Kar je tudi v srednjeročnem načrtu Luke Koper in v skladu z državnim prostorskim načrtom za koprsko tovarno pristanišče.



V Luki Koper smo usposobljeni in opremljeni za pretovor najrazličnejšega blaga, vsakršnih dimenzij in oblik.



Žive živali sodijo tudi pod generalne tovore, vendar te potujejo na posebej zanje prirejenih ladjah.



Banane danes ne prihajajo več na klasičnih ladjah, ampak predvsem v kontejnerjih.



Les je v koprskem pristanišču tradicionalen tovar. Pri nas ga sušimo, režemo, označujemo, paletiramo in ustrezno zaščitimo. Trd les večinoma potuje v kontejnerjih.

---

# Nove asfaltirane skladiščne površine za avtomobile

Terminal za avtomobile bo kmalu lahko ponudil svojim strankam 55.000 m<sup>2</sup> asfaltiranih skladiščnih površin.

Pred dobrimi desetimi leti smo površine za avtomobile, ki se nahajajo v zaledju drugega pomola ob centralni čistilni napravi, uredili za parkirišče za avtomobile tako, da smo ga utrdili z gramozom oz. v tamponski izvedbi, pozneje smo še asfaltirali dovozne poti. Tedaj ni bilo drugih zahtev strank po drugače urejenih parkiriščih. V zadnjih

mesecih pa je bilo vse več zahtev, da mora biti skladiščna površina v celoti asfaltirana. Del površin v izmeri 24.300 m smo tako pred kratkim asfaltirali in uredili, do konca leta pa načrtujemo asfaltirati še dodatnih 30.000 m<sup>2</sup> površin, kar pomeni približno 4.000 parkirnih mest.

Da morajo biti vsa vozila skladiščena na asfaltiranih površinah, je danes praktično zahteva vseh proizvajalcev. Tako namreč preprečimo možnost poškodb vozil na podvozju, na

spojlerjih in na spodnjem robu vrat, posebno ko vozila vozijo eden za drugim, olajšano je tudi iskanje vozil po mikrolokacijah.

Terminal za avtomobile nenehno izpolnjuje standarde proizvajalcev, poleg tega pa je vsaka takšna pridobitev za izboljšanje njegovih storitev zanj dobra popotnica pri ohranjanju starih poslov in pridobivanju novih, tudi tistih najbolj zahtevnih strank.

