



januar 2011

Uvodnik

dr. Gregor Veselko, predsednik uprave



Spoštovani investitorji,

za Luko Koper je bilo minulo leto izredno težavno. S to ugotovitvijo ne želim iskati opravičila za poslovne rezultate, ki so v danih razmerah plod izrednega truda uprave, ki jo vodim, in najljubših sodelavcev. Poleg iskanja načinov izhoda iz primeža gospodarske krize, poleg notranje reorganizacije in optimizacije poslovnih procesov, vseh komercialnih in tržnih naporov, smo se morali ukvarjati tudi z zapuščino preteklega vodenja. To nam je vsekakor odžiralo čas in energijo, ki bi ju lahko koristneje porabili na drugih področjih dela. Vendar to poglavje je za nami. Zdaj lahko bolj optimistično zremo v prihodnost, predvsem v luči povečevanja pretovora in posledično tudi prihodkov.

Na področju kontejnerjev smo postali prvo pristanišče v severnem Jadranu. Prav tako ostajamo prvi na področju avtomobilov. To je tudi v skladu z našo strategijo, ki jo bomo v letošnjem letu prevetrili in postavili na nove temelje. Vemo kaj želimo in vemo, kako to doseči, vendar so naše želje pogojene tudi z zunanjimi dejavniki. V kolikor železnica, zaradi infrastrukturnih ali drugačnih težav ne bo sposobna slediti našemu tempu, bo to močno prizadelo našo učinkovitost in konkurenčnost.

Nadaljnji razvoj pristanišča pa je v veliki meri odvisen od državnega prostorskega načrta. Pričakujemo, da se bo vlada o njem izrekla v prvi polovici

letošnjega leta. Do takrat bo tudi jasno, kaj namerava naš največji lastnik s projektom Slovenskega logističnega holdinga. Zmotno je prepričanje, da se v Kopru temu upiramo zaradi nekakšnega kaprica. Sodelovanje, ki naj bi ga holding prinesel med udeleženi podjetji je že danes realnost, tako v komercialnem kot tudi operativnem smislu. Ga ni promocijskega dogodka na tujem, na katerem luka in železnica ne bi skupaj ponujale celostne logistične rešitve. Vendar zavedati se moramo, da v koprsko pristanišče že dolgo ne vozi več le en železniški operater. Še bolj pa nas skrbi dejstvo, da smo s strani velikih logističnih igralcev, predvsem ladjarjev dobili že nekaj konkretnih svaril, ki se nanašajo na vzpostavitev holdinga.

Seveda se v Luko Koper dobro zavedamo, da tone niso vse. Kot smo že napovedali konec lanskega leta, bodo poslovni rezultati tudi za 2010 v znamenju nekaterih ponesrečenih projektov iz preteklosti. V mislih imam slabitve, ki jih lansko leto nismo opravili, ker še niso bile jasne vse okoliščine. Kljub temu pa moramo biti glede pričakovanih vezanih na poslovanje zelo realistični. Dokler bo morala Luka Koper sama investirati v zelo drago pristaniško infrastrukturo in povrh tega še plačevati koncesnino, dokler bo morala plačevati tako visoko nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča, ki ga je morala sama zgraditi in komunalno opremiti, je težko pričakovati izjemne dobičke. Ponavljam, ne iščem opravičil, ampak to so dejstva, s katerimi se večina terminalistov v Evropi ne srečuje. Je pa po drugi strani res, da je pristaniška dejavnost konservativna in zato stabilna. Zato je lastništvo luških delnic na dolgi rok zagotovo dobro naložba ob predpostavki nadaljnega razvoja in krepitve konkurenčnosti.

Presek lanskega leta

Leto 2010 smo zaključili s 15,37 milijona ton ladijskega pretovora, kar je za 17 odstotkov več kot v letu 2009, Luka Koper, d.d. pa je ustvarila 119,3 milijona poslovnih prihodkov, kar je za 10 odstotkov več kot leto poprej.

Največji porast smo zabeležili na kontejnerskem terminalu, kjer smo pretovorili 476.731 kontejnerskih enot (TEU), kar je absolutno največja letna dosežena količina v zgodovini pristanišča. K povečanju so največ prispevale nove direktne ladijske povezave z Daljnim vzhodom. Ladijska povezava "Adriatic Express", ki je bila vzpostavljena kot zadnja, maja lani, in šteje v rotaciji osem ladij je v celotnem deležu pretovora kontejnerjev prispevala 13 odstotkov.

Na avtomobilskem terminalu se je promet povečal za petino in dosegel

379.250 enot, kar je znak za sicer počasno okrevanje avtomobilske industrije. Opazen je trend povečanja obsega pretovora za in iz držav sredozemskega bazena, saj vse več azijskih proizvajalcev avtomobilov odpira proizvodne obrate v Evropi, na drugi strani pa je opazen manjši uvoz avtomobilov z Daljnega vzhoda.

V sklopu sipkih in razsutih tovorov je opazen porast pri železovi rudi in premogu, kar lahko pripišemo oživiljanju železarske industrije in gospodarstva v Avstriji. Pretovor premoga za Slovenijo je bil v okviru načrtovanih količin, medtem ko se je pretovor premoga za italijanski trg nekoliko zmanjšal zaradi še vedno prisotne recesije, manjše porabe električne energije in s tem posledično zmanjšane proizvodnje v termo centralah. Na terminalu za sipke tovore je bilo več soje, starega železa

in mineralov. Manjše količine smo zabeležili pri pretovoru žit, predvsem zaradi slabe žetve na Madžarskem in nekonkurenčne transportne poti preko koprškega pristanišča v primerjavi z notranjimi plovnicami in pristaniščem Costanza.

Generalni tovari so bili v znamenju porasta celuloze in jeklarskih izdelkov, medtem ko so količine papirja in aluminija ostale na enaki ravni. Zabeležili smo večjo prisotnost projektnih tovorov, ki zaradi večje zahtevnosti in posledično večje dodane vrednosti predstavljajo zaželen tovor, ki ga obravnavamo kot strateški tovor.

V letu 2010 smo postavili tri temeljne stebre na katerih bo v prihodnosti slonel terminal za tekoče tovore - letalsko gorivo, klasični energenti in kemikalije. Skupaj z ostalo pretovorjeno nafto smo pretovorili za 2 odstotka več vseh tekočih tovorov.

Najbolj so se prihodki matične družbe Luka Koper, d.d. povečali na področju kontejnerjev, medtem ko so bili kljub povečanju pretovora avtomobilov prihodki od prodaje na tem področju nižji v primerjavi z letom 2009 na račun nižjih prihodkov iz naslova skladiščnin. Recesija v avtomobilski industriji je v letu 2009 vplivala na zmanjšan obrat avtomobilov v pristanišču, medtem ko je njeno zmerno okrevanje v letu 2010 zmanjšalo čas zadrževanja avtomobilov v pristanišču, kar je vplivalo na nižje prihodke iz naslova skladiščnin. Zaradi hitrejšega obrata in s tem nižjih skladiščnin smo nekoliko nižje prihodke beležili tudi na segmentu sipkih in razsutih tovorov. Na področju generalnih tovorov, ki je tudi z vidika prihodkov najbolj kompleksno, saj poleg osnovnih vključuje še kopico dodatnih storitev (impregnacija na terminalu za les, paletiranje in zorenje na terminalu za sadje, itd.), je opazen dvig prihodkov z naslova polnjenja in praznjenja kontejnerjev.

Ladijski pretovor (v tonah)

	2010	2009	Indeks 10/09
Generalni tovari	1.445.631	1.418.124	102
Kontejnerji	4.276.137	3.038.175	140
Vozila	559.706	444.621	127
Sipki in razsuti tovari	6.363.557	5.575.403	114
Tekoči tovari	2.727.013	2.667.298	102
SKUPAJ	15.372.043	13.143.621	117

Ladijski pretovor (v kosih)

	2010	2009	Indeks 10/09
Kontejnerji (TEU)	476.731	343.165	133
Vozila (kos)	379.250	314.824	114

Prihodki Luka Koper, d.d. (v 000 EUR)

	2010*	2009	Indeks 10/09
Generalni tovari	29.396	27.796	106
Kontejnerji	23.975	17.195	139
Vozila	12.356	14.005	88
Sipki in razsuti tovari	6.269	5.635	111
Tekoči tovari	30.963	32.107	96
Ostalo	16.354	11.986	136
SKUPAJ	119.314	108.723	110

* Predhodni in nedokončni nerevidirani prihodki

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