

Dr. Gregor Veselko, predsednik uprave

## Spoštovani,

glede na to, da so Notice namenjene predvsem investicijski javnosti ne morem v tokratni številki mimo odločitve mestnega sveta Mestne občine Koper, ki bi, če bi jo dosledno uresničili, močno zarezala v prihodke družbe in zahtevala korenito reorganizacijo osnovne dejavnosti. Govorim seveda o zahtevi po zaprtju premogovnega terminala v koprskem pristanišču. V Luki Koper smo sicer prepričani, da mestni svetniki v resnici vendarle niso mislili tako resno. Težko si namreč predstavljam, da bi kar tako prevzeli odgovornost za izgubo petine prihodka in vsaj sto delovnih mest.

Svoje stališče na odločitve mestnega sveta smo javnosti podrobno že predstavili, predvsem dejstvo, da ni nobenih strokovnih dokazov o škodljivosti premogovnega prahu na zdravje ljudi in okolja. Poleg tega v Luki Koper ne presegamo zakonsko določenih omejitev emisij prašnih delcev v okolje. Da ne omenjam vsakoletnih ugotovitev ARSO, da v Kopru dihamo najmanj onesnažen zrak v Sloveniji, glavni vir onesnaževanja pa je, to vemo vsi, promet. Pa smo se, poleg premogovnemu terminalu pripravljeni odpovedati tudi lastnim avtomobilom, ali tovornjakom, ki polnijo nakupovalne police?

Strokovnih argumentov za zaprtje premogovnega terminala se torej ne bojimo. Tudi ne očitkov o nesodelovanju z lokalno skupnostjo. V zadnjih desetih letih smo vendarle investirali več kot 20 milijonov evrov v tehnologije za zmanjšanje negativnih vplivov pristaniške dejavnosti. Luka Koper je podjetje, ki družbeno odgovornost postavlja visoko med svojimi prioritetami. Delež sredstev za sponzorstva in donacije, v primerjavi s prihodki je med najvišjimi med slovenskimi podjetji. Preko spletne strani [www.zivetispripristaniscem.si](http://www.zivetispripristaniscem.si) transparentno komuniciramo z lokalno skupnostjo. Z investicijami v potniški terminal smo odločilno pripomogli k razvoju turizma v občini. Državni prostorski načrt pa je sploh zelo trajnostno naravnani in pristanišče dodatno umika stran od mestnega jedra.

Da ne omenjam polovice koncesnine, ki jo mestna občina prejema izključno kot odškodnino za delovanje pristanišča. V pet letnem strateškem načrtu skupine smo prav tako zapisali, da bomo postopoma zmanjševali količine razsutih tovarov in povečevali strateške tovore, kot so na primer kontejnerji in avtomobili. Vendar tega nismo sposobni izpeljati v tako kratkem roku, kot ga postavlja mestni svet, ne da bi ogrozili poslovanja družbe. Prednost Luke Koper je ravno v tem, da je večnamensko pristanišče, kar nas je reševalo pred najhujšim scenarijem v kriznem letu 2009.

Zaradi vsega naštetega je težko razumeti, da bi nekdo želel namerno škodovati poslovanju družbe, ki tudi v letošnjem letu nadaljuje z dobrimi rezultati, v primerjavi z enakim obdobjem lani, kar je razvidno iz podatkov o pretovoru in prihodkih, ki smo jih ustvarili v prvem kvartalu letošnjega leta. Pred dnevi je z Japonske odplula prva ladja, ki pomeni začetek nove direktne kontejnerske linije z Daljnim vzhodom. Čez en mesec bomo z novo kontejnersko feeder povezavo povezani z Egiptom. Luka Koper je danes zdrava družba, ki ima lahko svetlo prihodnost, če bodo tako hoteli in omogočili vsi deležniki, ki vplivajo na njeno poslovanje. Koprsko pristanišče je nacionalen, strateški projekt, ki ga parcialni interesi ne bi smeli ogroziti. Vprašanje je samo, če bomo zmogli vsi toliko modrosti in odgovornosti.

april 2012



**LUKA KOPER**

**Port of Koper**

# Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

## Ladijski pretovor v tonah:

|                         | januar - marec<br>2011 | januar - marec<br>2012 | Indeks<br>12/11 |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Generalni tovari        | 357.475                | 290.624                | 81              |
| Kontejnerji             | 1.316.208              | 1.344.927              | 102             |
| Avtomobili              | 143.114                | 155.874                | 109             |
| Tekoči tovari           | 728.784                | 764.307                | 105             |
| Sipki in razsuti tovari | 1.507.620              | 1.801.637              | 120             |
| <b>Skupaj</b>           | <b>4.053.201</b>       | <b>4.357.369</b>       | <b>108</b>      |

## Ladijski pretovor v kosih:

|                   | januar - marec<br>2011 | januar - marec<br>2012 | Indeks<br>12/11 |
|-------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Kontejnerji (TEU) | 149.593                | 152.072                | 102             |
| Avtomobili (kos)  | 100.057                | 110.314                | 110             |

## Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – marec 2012:\*

| (v 000 EUR)                     | januar - marec<br>2011 | januar - marec<br>2012 | Indeks<br>12/11 |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Generalni tovari                | 8.791                  | 8.489                  | 97              |
| Kontejnerji                     | 7.884                  | 8.374                  | 106             |
| Avtomobili                      | 3.086                  | 3.754                  | 122             |
| Tekoči tovari                   | 1.715                  | 1.673                  | 98              |
| Sipki in razsuti tovari         | 8.459                  | 8.422                  | 100             |
| Ostali poslovni prihodki        | 3.524                  | 3.353                  | 95              |
| <b>Skupaj poslovni prihodki</b> | <b>33.459</b>          | <b>34.066</b>          | <b>102</b>      |

\*nedokončni in nerevidirani podatki

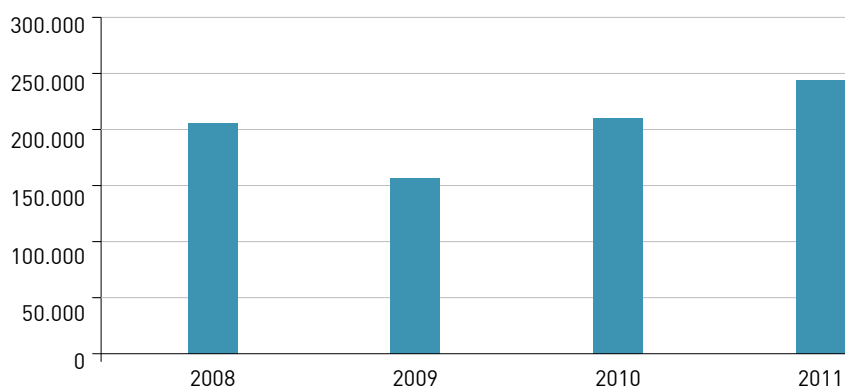
\*\*Poslovne prihodke sestavljajo čisti prihodki od prodaje in ostali poslovni prihodki, med katere ne vključujemo ostalih prihodkov. V medletnem poročanju v letu 2011 smo med poslovnimi prihodki izkazovali tudi ostale prihodke. Vrednost ostalih prihodkov, ki jih zaradi primerljivosti s prvim kvartalom leta 2012 ne vključujemo med poslovne prihodke prvega kvartala leta 2011 znaša 20,8 tisoč evrov, medtem ko so v prvem kvartalu leta 2012 znašali 1,2 tisoč evrov.



# Železnica, prometna arterija pristanišča



Število razloženih in naloženih vagonov v pristanišču:



Koprsko pristanišče je že tradicionalno tesno vezano na prevoz po železnici, saj več kot polovica blaga v oz. iz pristanišča potuje po tirih. Natančneje, 60% ladijskega pretovora odpade na železnico, 34% prevozov opravijo tovornjaki, 6% tovora pa se naloži na druge ladje (t.i. transshipment). Nasploh ima Koper med vsemi severno-jadranskimi pristanišči daleč največji delež po železnici prepeljanega blaga, saj Trst dosegal le okoli 40%, ostala pristanišča pa še bistveno manj. V zadnjem letu je železniški promet rasel hitreje (+16%) kot ladijski, ki se je povečal za 11%. Tudi na evropskem ravni narašča železniški promet hitreje kot cestni in ladijski, temu pa bi morala slediti tudi infrastruktura.

Za povezanost pristanišča z zaledjem je že vrsto let najbolj kritičen odsek med Koprom in Divačo, zato na tej trasi že od leta 2009 potekajo obnovitvena dela, ki bodo omogočala za približno četrtno večji železniški promet od obstoječega. V okviru prve faze projekta se izvaja posodobitev dveh postaj, in sicer postaje Hrpelje – Kozina in Tovorne postaje Koper ter izgradnja elektronapajalnih postaj v Dekanih in v Hrpelju – Kozini. V drugi fazi bo izvedena še rekonstrukcija postaje Divača. Zgrajeni bodo tudi številni pomožni objekti, kot so podhodi za pešce, cestni nadvozi in povezovalne ceste. Celotna vrednost projekta je 130 milijonov evrov, od tega bo 68 milijonov prispevala EU iz Kohezijskega sklada, modernizacija proge pa bo končana v letu 2013.

Naslednji korak je izgradnja nove enotirne proge, t.i. drugega tira, ki bo prav tako povezovala pristanišče z Divačo. Trenutno so za ta projekt odkupljena skoraj vsa zemljišča, zapletlo pa se je pri okoljevarstvenem soglasju, ki je eden ključnih dokumentov za pridobitev gradbenega dovoljenja in evropskih sredstev. Kdaj dejansko se bo začela gradnja je v tem trenutku zelo težko napovedati. Bodo pa pridobitve z novim tirom nedvomno znatne: skrajšanje razdalje od Kopra do Divače s 45 km na 27 km, zmanjšanje prevoznega časa za več kot polovico, povečanje hitrosti s 70 km/h na 160 km/h ter povečanje varnosti. Vse to se bo odrazilo v povečanju kapacitete s sedanjih 82 na 231 vlakov na dan, oz. z 12,1 milijona ton na 41,7 milijona ton letno.

V Luki Koper načrtujemo za leto 2015 21 milijonov ton ladijskega pretovora. Pri obstoječem razmerju med železnico in cesto imamo z modernizacijo obstoječe železniške povezave še nekaj rezerve, na dolgi rok pa bo za razvoj pristanišča nujen drugi tir, še posebej v povezavi z izgradnjo tretjega pomola.

# Nova direktna kontejnerska linija z Daljnim vzhodom

Tajvanska ladjarja Evergreen in Yang Ming ter južnokorejski Hanjin so vzpostavil novo neposredno povezavo z azijskimi pristanišči in Jadranom. Prvo izmed trinajstih ladij, ki bodo sodelovale v rotaciji pričakujemo v Kopru 10. maja. Od leta 2009 sicer uspešno deluje direktna linija, ki jo upravljata Maersk Line in CMA-CGM, pomembna pridobitev nove linije pa je navezava na Japonsko.



## Carinski postopki kot konkurenčna prednost

Luka Koper je s svojim pristaniškim in logističnim sistemom tesno povezana z delom carine, ki opravlja nadzor in skrbi za izvajanje zakonodaje. Carinski postopki igrajo nezanemarljivo vlogo pri pretočnosti blaga skozi pristanišče in zato lahko pomembno vplivajo na odločitve logistov glede transportne poti. Ena od pogostih oblik uvoznega carinjenja blaga je tudi t.i. postopek 42, po katerem se uvozno blago sprosti v prost promet takoj, ko prispe v pristanišče – torej na eni od vstopnih točk v EU. Davek se plača šele po odpremi v državi uvoznika. Tako se npr. korejski avto, ki potuje preko Kopra in je namenjen v Avstrijo, ocarini v Kopru, davek pa se bo plačal v Avstriji. Prednosti tega postopka so za uvoznika, saj pride do zamika plačila davka, poleg tega pa se lahko blago takoj sprosti v promet. To se izkaže za prednost predvsem pri masovnih tovorih kot so avtomobili, soja, premog, generalni tovari. Postopek 42 pomeni prednost tudi za špediterje in prevoznike in je v tem smislu pomemben instrument večanja prometa skozi pristanišče, še posebej za Koper, ki je tipično

tranzitno pristanišče. Podobno je v severno-evropskih lukah, medtem ko nekatere druge države kot npr. Italija, za ta postopek zahtevajo garancije in zavarovanja ali kavcije, zato je tam postopek manj ugoden.



Rentgenska kontrola kontejnerjev, ki jo opravlja Carinski urad.

**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