

Dr. Gregor Veselko, predsednik uprave

Spoštovani,

kako nepredvidljiva je pristaniška dejavnost lahko vidimo tudi v tokratni številki Notic, predvsem z vidika pretovora, saj se deleži blagovnih skupin v skupni pogači neprestano spreminjajo. Pristanišče je namreč v logistični verigi le eden od členov in kakršna koli sprememba na logistični poti vpliva na našo dejavnost. V skupnem seštevku smo sicer zabeležili enako rast pretovora kot v prvem kvartalu, primerjalno z lanskim obdobjem, vendar so razmerja med blagovnimi skupinami drugačna. Najbolj je to opazno pri kontejnerjih, ker nova direktna linija z Daljnim vzhodom očitno še ni uspela nadomestiti izpada druge ladijske linije, ki je usahnila konec lanskega leta. Poleg tega smo računali tudi na večjo globino plovnega kanala. Dela, ki so v domeni države bi se morala začeti že v začetku leta, vendar se bodo zaradi različnih zapletov začela predvidoma šele konec tega meseca. V praksi to pomeni, da v Koper še ne morejo kontejnerske ladje, ki bi prevažale več kot 6500 kontejnerskih enot oziroma morajo najprej v Trst, zaradi česar Koper izgublja svojo konkurenčnost. Po drugi strani pa je prednost koprškega pristanišča prav njegova več namenskost, saj izpad ene vrste blaga lažje nadomestimo z drugo, ki je lahko še bolj donosno. Tako smo povečali prihodke v primerjavi s prvim kvartalom najbolj na blagovni skupini avtomobili, sledijo sipki in razsuti tovari ter generalni tovari, medtem ko na ostalih blagovnih skupinah zaostajamo le za eno odstotno točko. Sicer so bili poslovni prihodki v primerjavi s prvim polletjem lani za tri odstotke večji. Prezgodaj je še za natančne napovedi polletnih poslovnih rezultatov, vendar po še nedokončanem obračunu lahko rečemo, da bodo ti boljši kot v lanskem letu. V lanskem polletju smo namreč že delno slabili naložbo v Intereuropo, medtem ko letos ne predvidevamo večjih sprememb na tem področju. Dejstvo je, da je Luka Koper v svoji preteklosti beležila dobre finančne rezultate predvsem zaradi dobičkov iz finančnih naložb. Danes lahko računa zgolj in samo na svoje lastne resurse, na svojo

primarno dejavnost, s katero uspevamo postopno zmanjševati zadolženost in še vedno vlagati v razvoj.

Problem ostajajo stroški dela, ki rastejo zaradi eskalacij osnovnih plač in zaradi dodatnega zaposlovanja operativnega kadra za osnovne procese pretovarjanja na delovnem mestu upravljavec dvigal z višjimi povprečnimi plačami. Višji so tudi stroški na enoto opravljene storitve izvajalcev pristaniških storitev. Ravno tako beležimo porast stroškov goriva in stroškov vzdrževanja.

Zato vlagamo toliko večje napore v iskanje novih trgov, novega tovara ter v informacijske in tehnične izboljšave procesov znotraj pristanišča, s ciljem povečevanja prihodkov in zmanjševanja stroškov. Vsega se žal ne da postoriti čez noč, ne glede na to, kako močno si nekateri naši deležniki tega želijo. Upoštevati je namreč potrebno stanje na svetovnem trgu. Globalna kriza še vedno ne popušča, zato so tudi naši partnerji na največjih zalednih trgih previdni pri napovedovanju prihodnosti. Globalnim trendom se lahko prilagajamo tudi z večjim sodelovanjem, v našem primeru med pristanišči. Združenje severno-jadranskih pristanišč NAPA, ki mu s 1. julijem ponovno predseduje prav Koper je lep dokaz, kako je lahko tudi kriza priložnost za utiranje novih logističnih poti. Jadranska transportna pot postaja vse bolj prepoznavna in privlačna, predvsem zaradi krajših tranzitnih časov za blago iz Daljnega vzhoda s končno destinacijo na trgih srednje Evrope. Krajša pot pa pomeni tudi prihranek v denarju, kar v vsesplošnem varčevanju ni zanemarljivo.

Luka Koper ima danes zdrave temelje za rast, vendar potrebuje svež kapital za kakovosten preskok. Naši sosede na tem področju ne spijo. Čeprav podpiramo povečevanje pristaniških kapacitete vseh članic NAPA, ker se s tem povečuje konkurenčnost celotnega severnega Jadrana, si vendarle v Kopru ne moremo privoščiti zaostanka. In s tem se vračam na začetno misel. Pristanišče je le en člen v verigi. Če ne bomo poskrbeli za primerno infrastrukturo okoli njega, bo tudi ta, sicer perspektiven člen, na dolgi rok stagniral.

julij 2012



LUKA KOPER

Port of Koper

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	januar - junij 2012	januar - junij 2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	718.032	722.298	99
Kontejnerji	2.702.684	2.744.060	98
Avtomobili	339.456	307.027	111
Tekoči tovari	1.497.868	1.393.413	107
Sipki in razsuti tovari	3.778.834	3.196.645	118
Skupaj	9.036.874	8.363.443	108

Ladijski pretovor v kosih:

	januar - junij 2012	januar - junij 2011	Indeks 12/11
Kontejnerji (TEU)	292.727	302.345	97
Avtomobili (kos)	241.771	215.329	112

Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – junij 2012:*

(v 000 EUR)	januar - junij 2012	januar - junij 2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	16.513	16.703	99
Kontejnerji	16.723	16.355	102
Avtomobili	8.238	6.580	125
Tekoči tovari	3.453	3.520	98
Sipki in razsuti tovari	17.166	16.757	102
Ostali poslovni prihodki	7.057	7.264	97
Skupaj poslovni prihodki	69.150	67.179	103

*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 prvo polovico leta 2012 ne vključujemo med poslovne prihodke prve polovice leta 2011 znaša 22,8 tisoč evrov, medtem ko so v prvi polovici leta 2012 znašali 14,4 tisoč evrov.



Koper v letu 2011 obdržal primat na avstrijskem trgu

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 razsuti, sipki in tekoči tovari ter kontejnerji, avtomobili in generalni tovari.

Avstrijski transportni časopis "Verkehr" vsako leto objavi analizo pretovora avstrijskega blaga preko morskih pristanišč. Luka Koper je bila glavna avstrijska luka vse do leta 1998, ko je primat prevzel Rotterdam in ga držal vse do leta 2009. V letu 2010 je koprsko pristanišče ponovno postalo najpomembnejše pristanišče za prekomorski uvoz in izvoz avstrijskega blaga. Omenjeni primat je Luka Koper obdržala tudi lansko leto. V letu 2011 smo za avstrijski trg pretovorili celo več blaga kot za domači torej slovenski trg. Za Slovenijo smo v Kopru skupaj v uvozni in izvozni smeri pretovorili 5.264.739 ton, kar je za 351.206 ton manj kot za avstrijski trg.



Ob tej priložnosti smo se pogovorili z Alojzom Fabjanom, predstavnikom Luke Koper za avstrijsko tržišče

1. Koliko časa ste že predstavnik Luke Koper na Dunaju?

Mandat predstavnika Luke Koper na Dunaju sem pričel aprila lani. Letos sem svoj mandat podaljšal še za dve leti, do aprila 2014. Sicer pa sem že nastopal kot predstavnik Luke Koper na Dunaju v obdobju od leta 1998 do 2003.

2. Tradicionalno je Avstrija logistično dobro povezana s severno evropskimi pristanišči. Kakšno težo ima in kako poznana je Luka Koper med avstrijskimi logisti?

Avstrija ima zelo dobre logistične povezave s severnimi lukami, predvsem na račun dobrih rednih železniških povezav. Prav tako pa imajo na izbiri

Pristanišče	skupaj ton 2011	delež v % v letu 2011	skupaj ton 2010
Koper (1)	5.615.945	32	4.947.360
Rotterdam (2)	3.650.000	21	3.560.000
Hamburg (3)	3.053.239	17	2.851.832
Antwerpen (4)	2.089.348	12	1.959.866
Konstanza (6)	1.512.501	9	592.008
Bremen (5)	1.451.718	8	1.238.825
Reka (7)	271.345	1	260.159

(v oklepaju mesto, katerega je luka zasedala v letu 2010)

veliko paleto ladjarjev z direktnimi povezavami s prekomorskimi državami. Če pogledamo samo kontejnerski promet Avstrije lahko ugotovimo, da je 78% volumna kontejnerjev usmerjenih na severne luke (Hamburg 288.000 TEU, Bremenhaven 125.000 TU, Rotterdam 54.000 TEU) in samo 22% odpade na južne oz. severno-jadranske luke. Luka Koper je lani pretovorila 95.000 TEU, kar predstavlja cca 16% celotnega kontejnerskega prometa Avstrije.

3. Kot vidimo je zadnja leta koprsko pristanišče ponovno na prvem mestu po pretovoru za avstrijsko tržišče. Kje je torej Luka Koper prehitela konkurenco? Pri pravem razmerju med storitvijo in ceno, zanesljivostjo?

Luka Koper je s pretovorom 5,6 mio ton različnega blaga prevzela primat pri avstrijskem prekomorskem prometu in prehitela Luko Rotterdam, ki je pretovoril 3,65 mio ton. S tem lahko rečemo, da je luka prepoznavna na trgu Avstrije, predvsem zaradi svoje zanesljivosti in kvalitete dela. Največji porast beležimo pri pretovoru kontejnerjev, saj smo v obdobju od 2007 do 2011 povečali obseg pretovora kontejnerjev za Avstrijo iz 24.000 TEU na 95.000 TEU, obstaja pa še potencial za dodatno rast

4. Kje vidite največjo grožnjo nadaljnji rasti na avstrijskem tržišču?

Torej največjo možnost nadaljnje rasti vidim pri pretovoru kontejnerjev. Če bomo hoteli povečevati svoj tržni delež, je seveda tu nujen razvoj pristaniške

infrastrukture in gradnja drugega tira. Pri izgradnji teh projektov že zaostajamo za našo konkurenco, torej obstaja možnost, da si bomo tako težko pridobljeno zaupanje pri strankah zapravili. Obenem pa je potrebno pritegniti nove ladjarje z direktnimi servisi in povečati redne blok vlak povezave z avstrijskim trgom.

5. Blagovni tokovi so močno odvisni od razmer v gospodarstvu določene države. Kako vidite razvoj naše severne sosedice, kje so še priložnosti za Luko Koper?

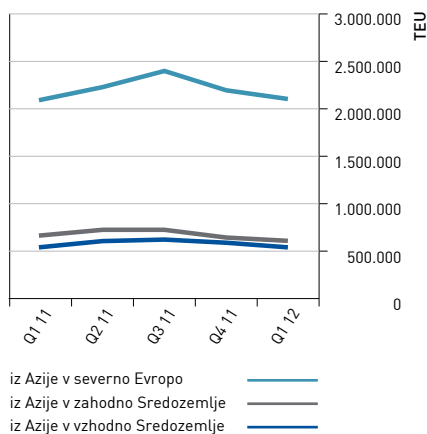
Avstrija je stabilna država, ki pa vsekakor čuti krizo, vendar so že pravočasno začeli z ukrepi za omilitev posledic. Avstrija je v obdobju januar-april 2012 povečala zunanje trgovinsko menjavo in sicer je uvozila za 43,2 mlrd EUR in s tem povečala uvoz za 1,5%, izvozila je za 40,7 mlrd EUR in povečala izvoz za 2,4%, s tem pa je zmanjšala zunanje trgovinski primanjkljaj za 11%. Njihova usmeritev je v povečanju izvoza predvsem na tretje trge, tukaj pa lahko Koper pridobi na pomenu in povečanju obsega dela.

Kako uspešna so letos evropska pristanišča?

Po podatkih Organizacije evropskih pristanišč (ESPO) so evropska pristanišča v prvem kvartalu letošnjega leta rasla počasneje (+1,7%) kot v prvem kvartalu 2011 (+4,7%), so pa med posameznimi pristanišči velike razlike. Glede na vrsto tovora so v povprečju najbolj zrasli sipki/razsuti in generalni tovari (+4,1%), najslabše pa so se odrezali tekoči tovari (-2,7%) ter Ro-Ro promet (-4,1%). Kontejnerski promet je zrasel v povprečju za 3,8%, kar pa je bistveno manj kot v istem obdobju poprej, ko je bila ta rast 8,3%.

Pomemben dejavnik, ki vpliva na pretovor evropskih kontejnerskih terminalov so blagovni tokovi iz Azije. Število kontejnerjev iz Azije za severno Evropo se je v prvem kvartalu letošnjega leta povišalo le za 0,7% v primerjavi z istim obdobjem lani. Še manj je bilo tovora na relaciji Azija – zahodno Sredozemlje (-8%), v vzhodno Sredozemlje pa je priplulo približno enako število kontejnerjev.

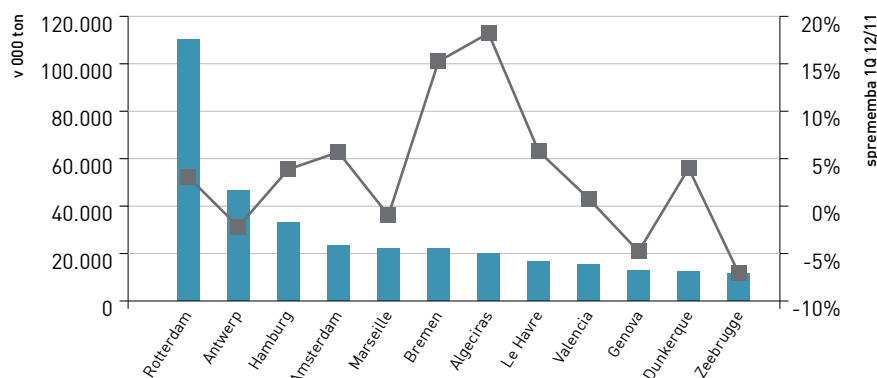
Kontejnerski promet iz Azije v Evropo v TEU:



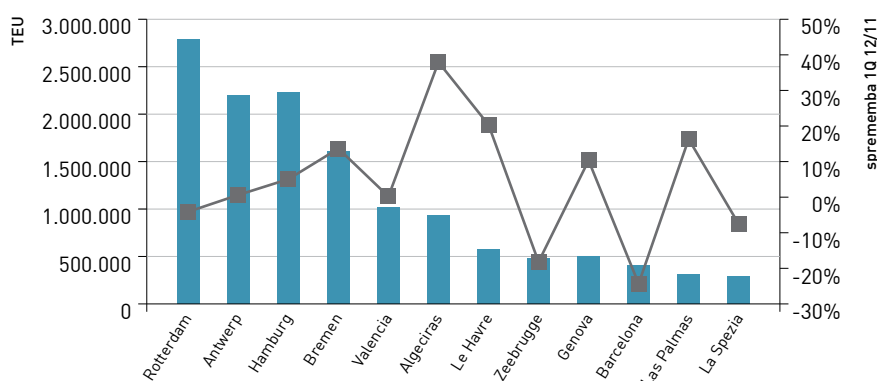
Globalni trendi kontejnerskega pretovora

V letu 2011 je bilo v svetovnih pristaniščih pretovorjenih 562 milijonov TEU. Glede na pričakovano globalno gospodarsko rast, ki naj

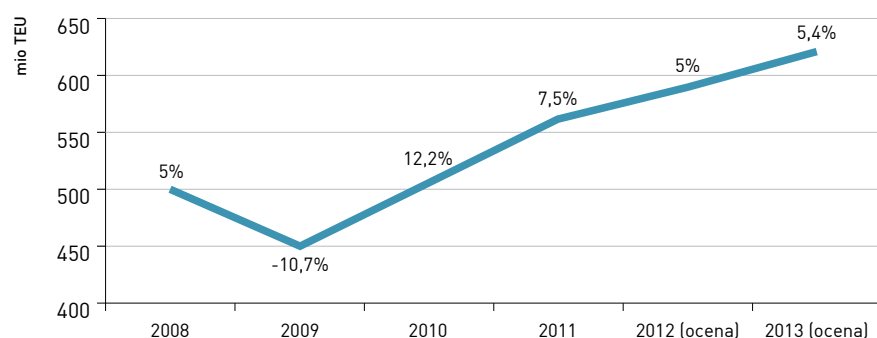
Skupni pretovor večjih evropskih pristanišč v prvem kvartalu 2012:



Pretovor kontejnerjev večjih evropskih pristanišč v prvem kvartalu 2012:



Globalni pretovor kontejnerjev v pristaniščih:



Vir: Containerisation International 6/12

bi bila letos 3,4%, prihodnje leto pa 4,1%, je dinamika rasti svetovnega kontejnerskega prometa ocenjena na 4,5% - 6,5% letno, največ pa bodo k rasti prispevala kitajska pristanišča. Pozitivne vplive bo še naprej imel trend kontejnerizacije blaga, vse

boljša infrastruktura in uvajanje večjih, sodobnejših in okolju prijaznejših ladij. Po drugi strani pa lahko rast upočasnijo visoke cene nafte, ostrejši predpisi za ladjarje in okoljske dajatve.

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