

Bojan Brank, predsednik uprave

Spoštovani,



Pred vami je nova številka Notic, elektronskega biltena Luke Koper, ki je namenjen v prvi vrsti investicijski javnosti. Zavedamo se namreč, da je pristaniška dejavnost v mnogočem specifična, da to ni proizvodnja po tekočem traku in da je pristanišče le člen v logistični verigi, ki je odvisen od mnogih dejavnikov. Tokrat smo v ospredje postavili poglobljanje, o katerem ste v zadnjih mesecih verjetno veliko slišali.

Večina pristanišč v Evropi ima težave z globinami. Redka so tista, ki imajo take naravne danosti, da jih lahko izkoriščajo brez dodatnih posegov. V Kopru imamo to srečo v nesreči, da je dno Koprskega zaliva prekrito z muljem, zato pri poglobljanju načeloma ni potrebno posegati po skrajnih ukrepih, kot je na primer miniranje. Po drugi strani pa smo omejeni pri odlaganju morskega blata. Zakon nam veleva, da ga moramo odlagati v neposredni bližini pristanišča, kjer pa nam je, zaradi sodnega zapleta zmanjkalo razpoložljivih parcel. Kot verjetno veste, je Ustavno sodišče oktobra lani prepovedalo razpolaganje z vsemi parcelami v lasti Mestne občine Koper, ki ležijo severno od reke Rižane torej na območju občine Ankaran v nastajanju. V Luki Koper smo tako čez noč ostali brez alternative vedoč, da se je poglobljanje plovnega kanal, kar je v domeni države, že začelo in da se nam utegne zgoditi absurden scenarij, da bi velike kontejnerske ladje sicer lahko priplule do pristanišča, vendar ne bi mogle vpluti zaradi neustreznih globin na privezu kontejnerskega terminala. Ker se zadeve niso premaknile z

mrtve točke smo iskali in tudi našli nestandardne rešitve kot je odvoz morskega blata na odprto morje oziroma izven območja Evropske unije. Taka rešitev je sicer dražja, vendar v primerjavi z izgubljenim tovorom in izgubljenim zaupanjem pomembnega segmenta naših strank, predvsem ladjarjev pa je lahko tudi takšna opcija dolgoročno in strateško smiselna. Kot kaže, nam ne bo treba uporabiti tako skrajnih rešitev, saj smo v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo in prostor ter drugimi institucijami vendarle našli rešitev. Na območju Ankaranske bonifike je parcela v lasti države, ki je namenjena odlaganju materiala pri izkopu za drugi tir. Preden začnemo tam karkoli odlagati nas čaka še nekaj birokratskih dolžnosti, med drugim tudi arheološka sondiranja. V koliko ne bo nepredvidljivih zapletov, bi lahko kontejnersko obalo poglobili do konca poletja.

V Luki Koper smo že sami sebi dolgočasni, ker venomer ponavljamo eno in isto. Po drugi strani pa se moramo vsi, tudi finančni analitiki in potencialni vlagatelji dobro zavedati v kolikšni meri je infrastruktura pomembna za uspešno delovanje pristanišča. Ali bolj konkretno, z globino minus 14 metrov na kontejnerskem terminalu bomo lahko sprejeli polno naložene ladje, ki bodo imele na krovu tudi do 8.500 TEU (kontejnerskih enot), ki jim ne bo treba najprej v Trst, kot se to dogaja danes, kar je seveda časovno neugodno za naše stranke.

Ta projekt ima za naš management tim in upravo absolutno prioriteto. Vesel bom, v kolikor se bo moje, nekoliko podaljšano bivanje v Luki Koper končalo z dobrimi novicami s področja poglobljanja in s tem povezanega zadovoljstva obstoječih in novih strank. Uspešen zaključek tega projekta bo zagotovo ugodno vplival na rast pretovora in posledično na naše poslovne rezultate. Glede na splošne razmere doma in v svetu smo lahko sicer z njimi relativno zadovoljni, kar pa ne pomeni, da ne bi mogli biti še boljši. K temu težimo in v to vlagamo vse naše napore.

januar 2013



LUKA KOPER
Port of Koper

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	2012	2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	1.438.833	1.383.355	104
Kontejnerji	5.292.047	5.334.817	99
Avtomobili	674.692	640.407	105
Tekoči tovari	3.194.636	2.922.890	109
Sipki in razsuti tovari	7.280.490	6.769.845	108
Skupaj	17.880.697	17.051.314	105

Ladijski pretovor v kosih:

	2012	2011	12/11
Kontejnerji (TEU)	570.744	589.314	97
Avtomobili (kos)	479.820	446.743	107

Poslovni prihodki Luka Koper, d.d.

(v 000 EUR)	2012	2011	Indeks 12/11
Generalni tovari	31.307	31.575	99
Kontejnerji	32.494	32.421	100
Avtomobili	16.178	14.001	116
Tekoči tovari	7.047	7.201	98
Sipki in razsuti tovari	33.504	34.549	97
Ostali poslovni prihodki	14.108	14.679	96
Skupaj poslovni prihodki	134.638	134.427	100

*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 z obdobjem januar - december 2012 ne vključujemo med poslovne prihodke obdobja januar - december leta 2011 znaša 386 tisoč evrov, medtem ko so v obdobju januar - december leta 2012 znašali 504 tisoč evrov.

Ladijski pretovor v letu 2012 je bil za 5 odstotkov višji kot leto poprej, medtem ko so poslovni prihodki matične družbe ostali nespremenjeni. Razlike v fizičnem obsegu ter prihodkih posameznega tovora so predvsem posledica skladiščnin - hitrejši obrat tovora načeloma pomeni tudi manj prihodkov z naslova skladiščnin. Izjema so tekoči tovari, kjer se zaradi narave obstoječih komercialnih pogodb (prazno za polno) to neposredno ne odraža na rezultatu poslovanja terminala.



Ustrezen ugrez kot konkurenčna prednost

Približno 70 odstotkov svetovnih pristanišč premora globine obale do 10 metrov^[1], kar je v času, ko velikost ladij določa ekonomija obsega, presenetljivo malo. Za severni Jadran je značilno plitko morje, zato je z naraščanjem velikosti ladij postajal vse bolj očit problem maksimalnih dovoljenih ugrezov, ki dovoljujejo varno plovbo.

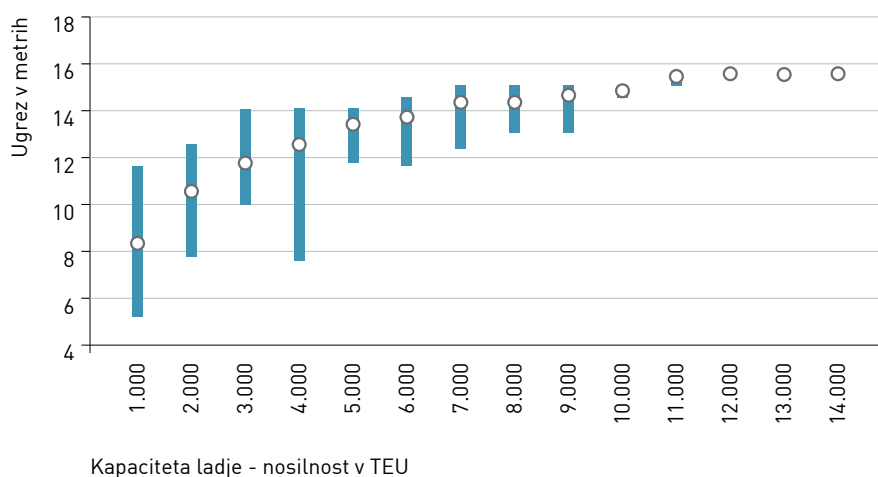
Dela na vplavnem kanalu v prvi bazen koprškega pristanišča potekajo od septembra 2012 in so po količini izkopanega materiala trenutno na polovici, končana pa bodo sredi poletja letos. Hkrati s poglobljanjem kanala, ki je v domeni Uprave za pomorstvo RS, načrtujemo še poglobljanje obale ob kontejnerskih privezih, za katerega je odgovoren koncesionar, torej Luka Koper, d.d. To bo omogočilo pristajanje polno naloženih ladij velikosti post-panamax, kar bo izboljšalo konkurenčni položaj. Edini kontejnerski terminal, ki v Jadranu trenutno lahko sprejema polno naložene ladje, je namreč sedmi pomol v Trstu – to pa za končno stranko pomeni vsaj enodnevno prednost v tranzitnem času. V koprškem pristanišču premorimo globino 18 metrov in sicer v tretjem bazenu, kjer se nahaja premogovni terminal.

Podobne težave z globino kot v Kopru imajo tudi na Reki, a bodo z novo, 330 metrsko obalo na terminalu Brajdica pridobili tudi 14,5 metrov globine. Dela, vključno s postavitvijo obalnih dvigal, bodo zaključena predvroma maja letos. Benetke se zaradi svoje lege prav tako ne morejo zanašati na ugodne globine, zato že nekaj let razmišljajo o postavitvi novega, off-shore terminala, ki bi zrasel sredi morja, nekaj kilometrov pred beneško laguno. Tam bi kontejnerje iz večjih ladij prekladali na manjše

in naprej do terminala, vendar se je iskanje investitorja v več sto milijonski projekt ustavilo, zato je realizacija vprašljiva. Tudi pristanišče v bližnjem Tržiču, ki je sicer po velikosti manjše, se srečuje z večnim problemom globlin in tudi to je razlog, da se s časom niso mogli razviti v pomembnejše pristanišče. Odprta je torej "race to the bottom", tekma za globine.

[1]: The Geography of transport systems, Dr. Jean-Paul Rodrigue, 2011

Graf 1: Povprečen ugrez kontejnerskih ladij (vir: Clarkson Research)

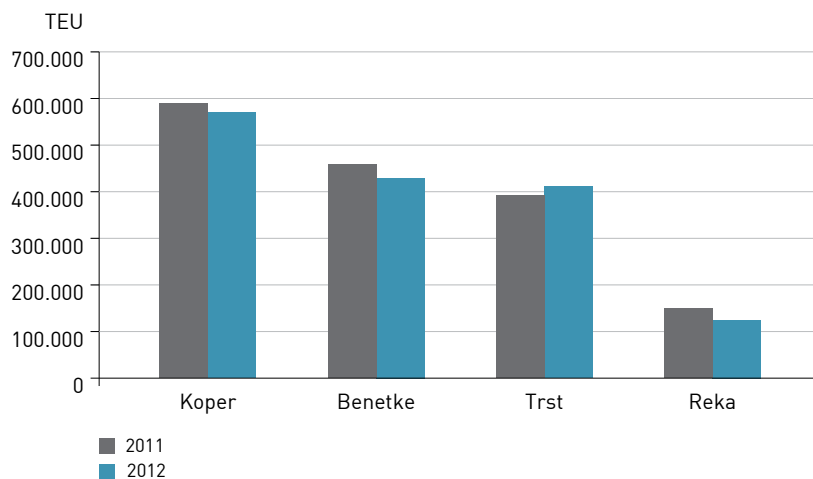


Za ustrezno globino vplavnega kanala bo potrebno izkopati 185.000 m³ materiala, kar je prostornina 74 olimpijskih bazenov. Za območje znotraj bazena pa bo potrebno izkopati še dodatnih 80.000 m³ mulja.



Preovor kontejnerjev v severnojadranskih pristaniščih

Koprsko pristanišče je v letu 2012 obdržalo primat v severnem Jadranu, vendar je hkrati delilo usodo s sosednjimi pristanišči, ki so z izjemo Trsta beležili padec pretovora. Benetkam se je promet zmanjšal za 7, Reki pa za 16 odstotkov. Trst je dosegel 4 odstotno rast in s tem predvsem izboljšal slabe rezultate iz leta 2011. Splošni padec prometa v severnem Jadranu lahko v veliki meri pripišemo poslovnim odločitvam ladjarjev, ki so zaradi negotovih količin, ogromnih nihanj voznin in visokih cen goriva reorganizirali svoje flote s ciljem kar največje optimizacije. Večje rasti pretovora niso zabeležili niti v severnih pristaniščih, saj so po trenutno dostopnih podatkih v pristaniščih Hamburg in Rotterdam lani zabeležili nekoliko manjši oz. enak kontejnerski promet kot v letu 2011.



*podatki za pristanišče Ravenna še niso dostopni



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