

Bojan Brank, predsednik uprave

Spoštovani,



zaustavitev pristanišča (v mislih imam lansko dvotedensko burjo). Poslovnim partnerjem trenutno razlagamo, da bo kontejnerska obala poglobljena do konca jeseni, ampak le, če se ne bo vmes še kje birokratsko zataknilo. Vsak mesec ali več, ki ga nek upravni organ potrebuje za izdajo mnenja, dovoljenja, soglasja ali drugega dokumenta pomeni za Luko Koper potencialno izgubo določene količine zabojnikov in prihodkov.

Trenutno se, kot veste ukvarjamo s pripravo parcele na vznožju Sermina, ki smo jo skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo in prostor prepoznali kot najbolj primerno za odlaganje morskega mulja. Tam smo morali izvesti tudi arheološke raziskave. Te sicer niso odkrile ničesar, vendar se je Zavod za varstvo kulturne dediščine vseeno odločil poslati vzorec organskih ostankov na analizo v laboratorij na Novo Zelandijo. To sicer naj ne bi vplivalo na izdajo soglasja in na nadaljevanje postopkov priprave in izgradnje kasete. Vendar hudič se skriva v podrobnostih, zato bomo pri vsakem nadaljnjem koraku pregovorno previdni. Na srečo se je nepričakovano pokazala tudi alternativna možnost in sicer parcela na ankaranski bonifikci, ki smo jo v Luko Koper kot prvo izbrali za odlaganje mulja, vendar je Ustavno sodišče jeseni lani prepovedalo razpolaganje z njo zaradi znanih zapletov glede lastništva med Mestno občino Koper in občino v nastajanju Ankaran. To parcelo je Ustavno sodišče pred kratkim razbremenilo omejitev in prizadevali si bomo, da bi tudi to dobili v upravljanje. Ne nazadnje leži ta parcela na območju državnega prostorskega načrta za pristanišče, kar pomeni, da je namenjena izključno pristaniški dejavnosti.

Zgodba Luke Koper s poglobljanjem je lahko v marsičem splošno poučna in simbolična, ko govorimo o podpori, ki jo gospodarstvo potrebuje s strani države in njenih organov. Za enkrat, to moram poudariti, smo naleteli na posluš in pomoč, vendar problem je očitno v sistemu in omejuje podjetja, ki se morajo prilagajati razmeram na trgu.

Že vse od prihoda v Luko Koper, se pravi od preskoka z nadzorniške v upravljavsko funkcijo, se večji del svojega časa ukvarjam predvsem z eno zadevo: poglobljanjem. To je v tem trenutku naš izziv par excellence. Govorim seveda o pogloblitvi morskega dna v prvem bazenu, na terminalu za kontejnerje, kjer naši partnerji ladjarji nestrpno čakajo, da bi lahko prihajali z večjimi oziroma bolj naloženimi ladjami. Ne mine sestanek ali srečanje s predstavniki večjih ladjarjev in njihovih strank, logistov, da se ne bi dotaknili te tematike. Ekonomija obsega, zmanjševanje stroškov so namreč v teh časih tudi za ladjarje glavno vodilo njihovega poslovanja. Koprsko pristanišče pa zanje še vedno velja kot zanesljiv in zelen partner na tem delu sveta, vendar žal si tudi oni ne bodo mogli privoščiti večno čakati na naše birokratske postopke. Ne želim izvajati pritiska skozi te vrstice, vendar dejstvo je, da se naša konkurenca, sosednja pristanišča hitro krepijo. Trst nima težav z globino in v kratkem bo posodobilo svoja kontejnerska dvigala. Reka pospešeno gradi nov kontejnerski terminal, kjer prav tako globina morja ne bo problem.

Predstavljajte si, v kakšni zadregi se znajde predsednik uprave Luke Koper, ko mora tem strankam v razmiku nekaj mesecev postavljati drugačne, podaljšane roke izvedbe poglobljanja. Koliko argumentov in napora je potrebnih za prepričevanje nekoga na drugi strani zemeljske oble, ki že težko razume, da je lahko ena navadna burja kriva za upočasnitev ali celo

april 2013



LUKA KOPER

Port of Koper

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	jan - mar 2013	jan - mar 2012	Indeks 13/12
Generalni tovari	430.004	290.624	148
Kontejnerji	1.404.174	1.344.927	104
Avtomobili	147.426	155.874	95
Tekoči tovari	581.193	764.307	76
Sipki in razsuti tovari	1.920.473	1.801.637	107
Skupaj	4.483.270	4.357.369	103

Ladijski pretovor v kosih:

	jan - mar 2013	jan - mar 2012	Indeks 13/12
Kontejnerji (TEU)	146.903	152.072	97
Avtomobili (kos)	105.739	110.314	96

Poslovni prihodki Luke Koper, d.d. za obdobje januar – marec 2013:*

(v 000 EUR)	jan - mar 2013	jan - mar 2012	Indeks 13/12
Generalni tovari	9.240	8.485	109
Kontejnerji	8.998	8.367	108
Avtomobili	3.481	3.754	93
Tekoči tovari	1.681	1.673	100
Sipki in razsuti tovari	8.482	8.421	101
Ostali poslovni prihodki	3.387	3.353	101
Skupaj poslovni prihodki	35.269	34.053	104

*nedokončni in nerevidirani podatki

Pretovor evropskih pristanišč v letu 2012

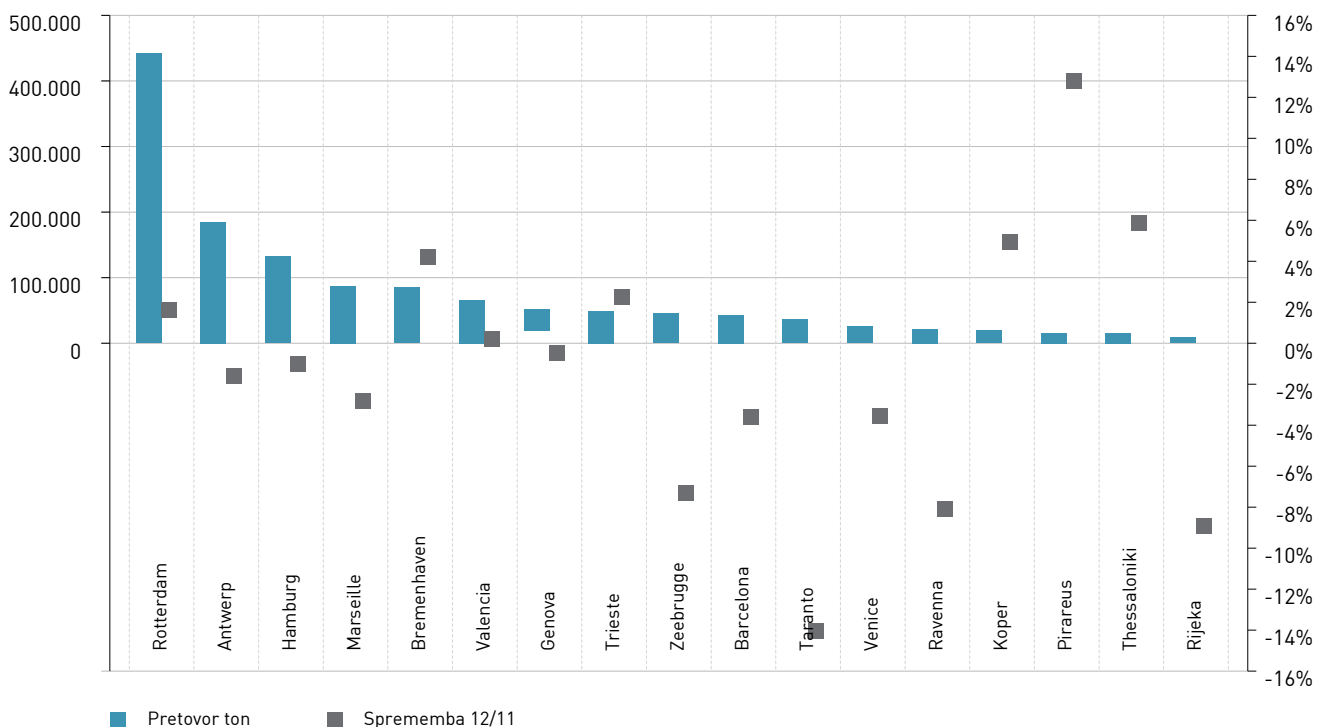
Evropska organizacija morskih pristanišč ESPO je objavila podatke o ladijskem pretovoru svojih članic v letu 2012. Rezultati posameznih pristanišč se med seboj zelo razlikujejo, drži pa, da je več tistih, ki so v primerjavi z letom 2011 lansko leto zaključila s padcem pretovora.

Povprečen padec skupnega pretovora vseh 65 pristanišč, ki so vključena v statistiko, je bil v letu 2012 4,7%.

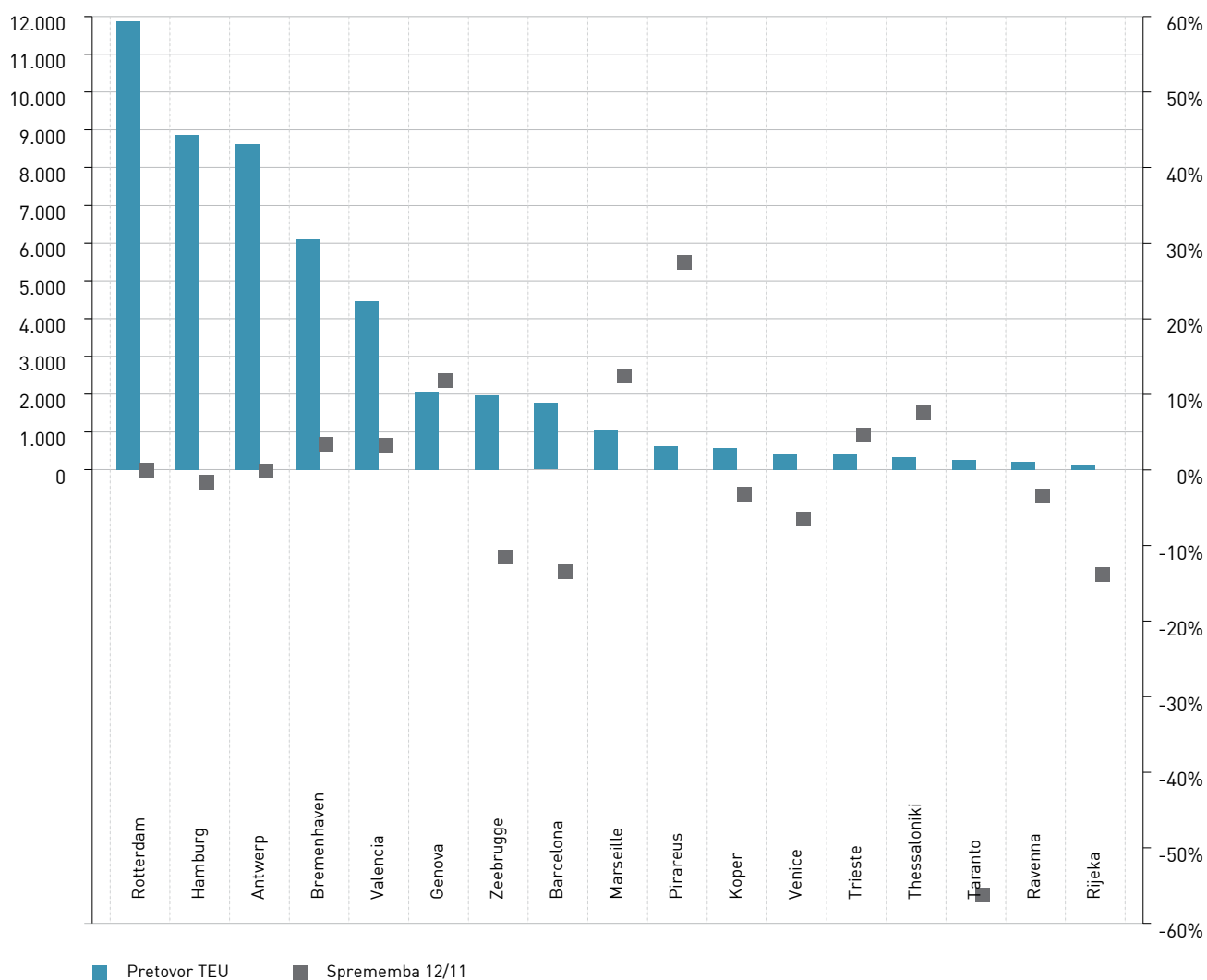
Na severu Evrope je skupni pretovor v lanskem letu uspelo povečati le Rotterdamu in Bremerhavnu. Prvemu na račun tekočih tovorov, drugemu pa na račun kontejnerjev. Za pristanišča v Sredozemlju je bilo leto 2012 razmeroma slabo. Izjema so grška pristanišča in Valencia. Med severno jadranskimi pristanišči sta pozitivne rezultate dosegla Trst in Koper. Na segmentu kontejnerjev so severno Evropska pristanišča, ki so eden

od indikatorjev stanja evropskega gospodarstva, ostala na približno enakih ravneh kot v letu 2011. Nekoliko boljše je šlo večini Sredozemskim kontejnerskim terminalom, največjo rast pa je zabeležil Pirej s skoraj tretjino večjim pretovorom kontejnerjev. V splošnem se je kontejnerski promet v Evropi, merjen v TEU, v letu 2012 zmanjšal za 5% v primerjavi z letom poprej.

Skupni pretovor izbranih pristanišč v 2012, v 000 ton, sprememba 12/11 v % (Vir: ESPO):



Kontejnerski pretovor izbranih pristanišč v 2012, v 000 TEU, sprememba 12/11 v % (Vir: ESPO):



Drugi v Sredozemlju, deseti v Evropi

Na lestvici 34 evropskih avtomobilskih terminalov je v letu 2012 Koper zasedel 10. mesto s pretovorom dobrih 480 tisoč avtomobilov. V Sredozemlju ga je prehitela le Barcelona.

Evropski avtomobilski trg sicer že peto leto zapored beleži padec prodaj, prva dva meseca v letošnjem letu pa tudi ne vzbujata optimizma, saj je bilo v Evropi registriranih za 10% manj novih avtomobilov kot v istem obdobju lani. Kar se tiče logističnih tokov je moč ugotoviti, da je uvoz avtomobilov na staro celino lani upadel za 8%, se pa je hkrati povečal izvoz avtomobilov, predvsem iz Velike Britanije in Nemčije. Koprski avtomobilski terminal je tradicionalno vezan na sredozemski bazen ter na uvozne tokove z Daljnega vzhoda, 60% prometa pa se opravi v izvozu predvsem za vzhodno Sredozemlje in Afriko. V prvih treh mesecih letošnjega leta je avtomobilski terminal beležil 5% upad prometa, predvsem na račun manjšega izvoza rabljenih vozil v severno Afriko. Kljub temu pa ostaja Afrika, trenutno z Egiptom in Alžirijo na čelu, pomemben izvozni trg, saj obstoječe in nove ladijske linije povečujejo količino tovarov. Da Afrika postaja vse bolj zanimiva za avtomobilsko industrijo priča velik porast v grškem Pireju. Šibak uvoz avtomobilov za domači trg so nadomestili s prekladom (transhipment) avtomobilov iz Jugovzhodne Azije za severno Afriko.

Pristanišče	Pretovorjenih vozil v 2012	Rast v primerjavi z 2011
1 Bremerhaven, NEM	2.150.000	+5%
2 Zeebrugge, BEL	1.747.334	-0,20%
3 Emden, NEM	1.260.000	+1%
4 Grimsby, Immi., Killi., VEL. BRIT.	789.000	-6%
5 Antwerpen, VEL. BRIT.	710.000	+18%
6 Tyne, VEL. BRIT.	666.481	-0,20%
7 Southampton, VEL. BRIT.	654.500	+26%
8 Barcelona, ŠPA	552.402	-1%
9 London, VEL. BRIT.	541.496	+3%
10 Koper, SLO	480.754	+8%
11 Pirej, GRČ	458.755	+10%
12 Kopenhagen, DAN	454.000	+12%
13 Bristol, VEL. BRIT.	423.842	-8%
14 Valencija in Sagunto, ŠPA	402.902	+0,50%
15 Livorno, ITA	356.053	-23,50%
16 Cuxhaven, NEM	348.988	+8%
17 Le Havre, FRA	341.000	-8%
18 Vlissingen, NIZ	337.000	-4%
19 Rotterdam, NIZ	335.000	+6%
20 Vigo, ŠPA	311.205	-34%

Vir: Automotive Logistics Magazine, Finished Vehicle Logistics, april 2013