

Gašpar Gašpar Mišič, predsednik uprave



Spoštovani,

Koprsko pristanišče je ključna primerjalna prednost Slovenije in Luka Koper kot koncesionar je ključni člen v slovenski logistični verigi. Izjemna geografska lega z morsko povezavo osrčja Evrope z globalnim svetom, ki nam jo je mati Narava položila v zibelko, je naš razvojni potencial. Vlaganja v razvoj prometne in logistične infrastrukture imajo lahko le pozitivne, multiplikativne učinke na slovensko gospodarstvo in gospodarstva v državah srednje in vzhodne Evrope. To je mantra, ki se je ne bom nikoli naveličal ponavljati. Zagovarjal sem jo že prej kot poslanec Državnega zbora in državni sekretar v kabinetu predsednice vlade, zdaj pa še toliko bolj, ko z mesta predsednika uprave Luke Koper dnevno ugotavljam številne razvojne priložnosti pristanišča in logistike nasploh.

Luka Koper ima vse pogoje, da postane najpomembnejše pristanišče v tem delu Evrope. Že danes upravljamo z največjim kontejnerskim terminalom v severnem Jadranu in z drugim največjim avtomobilskim terminalom v Sredozemlju. Smo najpomembnejše pristanišče Avstrije in najpomembnejše kontejnersko pristanišče Madžarske. Vse te primare želimo ohraniti in doseči podobne rezultate tudi na drugih področjih in trgih. Vendar pri tem nujno potrebujemo posluš države in ostalih deležnikov, predvsem lokalne skupnosti, ki mora načrte Luke Koper sprejeti za svoje. Vlado Republike Slovenije smo zato zaprosili, da preko svojih diplomatskih kanalov pozove vlade držav v našem zaledju, da je koprsko pristanišče tudi njihovo pristanišče, da je slovensko morje, v poslovnem in gospodarskem smislu

oktober 2013

tudi njihovo morje. V upravi družbe smo namreč prepričani, da lahko resurse za rast Luke Koper, tako blagovne kot finančne, poiščemo prav v povezavi z državami srednje in vzhodne Evrope. Številni gospodarski subjekti v teh državah se namreč odvisni od dnevne oskrbe preko našega pristanišča, ki predstavlja najkrajšo in najcenejšo povezavo srednje Evrope z Daljnim vzhodom. To je priložnost, da si skupaj z državami, ki predstavljajo naše zaledno tržišče prizadevamo za učinkovitejše črpanje evropskih sredstev za izgradnjo prometne in logistične infrastrukture, ki bo omogočila varnejšo in učinkovitejšo povezavo preko slovenskega ozemlja.

Če me danes vprašate, zakaj sem vztrajal pri kandidaturi za predsednika uprave Luke Koper, kljub pritiskom in burnemu odzivu medijev na izjave nekaterih politikov, vam lahko preprosto odgovorim: "Šlo je za upor značaja." Osebo se nikakor nisem mogel sprijazniti z mlačnostjo in neodgovornostjo, s katero domača politika obravnava koprsko pristanišče in hrbtenico transportno logističnega sistema. Ni mi šlo in še danes mi ne gre v račun, kako lahko najbolj odgovorni v državi preprosto spregledajo, da je Koper središče severno jadranskega transportnega sistema, ki ga sooblikujeta še reška in tržaška smer. Skupaj postajamo vedno bolj pomembna protiutež severno evropskim pristaniščem in pomembna točka na strateških zemljevidih, ki jih izrisujejo največji svetovni ladjarji. Na logistični smeri Severnega Jadrana se snuje konkurenčnost srednjeevropskih in vzhodnih gospodarstev znotraj globalnega trga. Postajamo ena najbolj perspektivnih regij za naložbe, kjer se bo vsak evro nekajkrat oplemenitil. Vlaganje v prometno in logistično infrastrukturo je edini zanesljiv odgovor za preboj Slovenije iz krize in blagostanje njenih prebivalcev.

Naše stranke postajajo sooblikovalci hitro odzivnega sistema in naši najboljši svetovalci. Pospešili smo aktivnosti, da presežemo prostorske omejitve in predsodke samozadostnosti. Z operaterji in prevozniki, predvsem Slovenskimi

železnicami smo se uskladili glede podaljšanja dolžine vlakov s 500 na 550 metrov, kar predstavlja deset odstotno povečanje zmogljivosti. To pomeni dva vagona več pri vsaki vlakovni kompoziciji. Hkrati smo sprejeli dogovor o povečanju števila dnevnih vlakovnih kompozicij iz sedanjih 52 na 72 vlakov dnevno, kar nam omogoča že obstoječa prepustnost proge Koper – Divača. Pričeli smo s postopkom informacijskega povezovanja med sistemom Luke Koper in poslovnimi partnerji. Hiter pretok informacij in njihova samodejna obdelava bosta prispevala k boljši organizaciji dela v pristanišču in k hitrejšemu pretoku blaga preko njega. Organizacijo smo začeli posodabljati z zanemarljivimi stroški in spreminjati v življenje načrte in pobude, ki so nastajali leta, vendar ni bilo smelosti, da bi jih povezali v učinkovito poslovno sinergijo. V tem okviru smo sprejeli tudi rešitve, s katerimi bomo omogočili številnim avtoprevoznikom, da ne bodo po nepotrebnem izgubljali čas s čakanjem na nakladanje in razkladanje tovorov. S skupnimi komercialnimi aktivnostmi z obstoječimi poslovnimi partnerji pa želimo potencialnim novim strankam ponuditi celovito logistično rešitev.

Veliko pozornost namenjamo tudi zmanjševanju stroškov, predvsem na področju racionalizacije in centralizacije nabave, pri zmanjševanju stroškov energentov in storitev ter pri nepotrebnih investicijah. Samo na teh področjih smo v zadnjem mesecu prihranili več kot tri milijone evrov. Drugače pristopamo tudi do upravljanja tako imenovanih nedonosnih naložb. Če so še ne dolgo tega predstavljale breme za vloženi kapital, jim sedaj iščemo vsebino, preko katere se bodo lahko udeležile in prinašale zaslužek.

Kljub temu vse ne gre gladko od rok, toda izzive, na katere naletimo, jih rešujemo nemudoma. To velja tako za projekt poglobljanja prvega bazena, ki je podvržen številnim administrativnim oviram, kot za pripravo projektov treh novih vhodov v pristanišče, s katerimi bomo odpravili prometno gnečo v pristanišču, pospešili pretočnost in krepko izboljšali varnost na deloviščih.

Luka Koper se pripravlja na obsežen investicijski cikel, ki bo zajel podaljšanje pomolov, naložbe v novo tehnologijo in posodobitev obstoječih transportnih in prekladalnih naprav. Cilj, ki smo si ga zastavili in sicer poglobitev prvega bazena do konca januarja prihodnje leto je tako še vedno dosegljiv. V vmesnem času pa bomo poskrbeli za manjše popravke obstoječih globin, s čimer bomo sedanjo globino -11,4 metra povečali na -13 metrov že do konca letošnjega leta. Z namestitvijo ustrezne varnostne signalizacije, pri čemer moramo pohvaliti razumevanje in pomoč Uprave za pomorstvo, bomo lahko omogočili vplutje bolj naloženih kontejnerskih ladij z večjim ugrezom.

Prepričan sem, da bodo zgoraj našteje aktivnosti, skupaj še z ostalimi ukrepi, ki smo jih oziroma jih še bomo uvedli na področju izboljšanja procesov prispevali k povečanju pretovora in posledično prihodkov, k zmanjševanju stroškov in povečevanju dobičkonosnosti družbe, kar bo razvidno že v objavi poslovnih rezultatov v naslednji, januarski številki Notic.

Pregled ladijskega pretovora in prihodkov po blagovnih skupinah

Ladijski pretovor v tonah:

	januar - september 2013	januar - september 2012	Indeks 2013/2012
Generalni tovari	1.217.575	1.047.094	116
Kontejnerji	4.345.588	3.999.966	109
Avtomobili	497.141	492.926	101
Tekoči tovari	2.061.780	2.416.598	85
Sipki in razsuti tovari	5.327.704	5.292.728	101
Skupaj	13.449.788	13.249.312	102

Ladijski pretovor v kosih:

	januar - september 2013	januar - september 2012	Indeks 2013/2012
Kontejnerji (TEU)	445.447	429.197	104
Avtomobili (kos)	349.409	349.428	100

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

(v 000 EUR)	januar - september 2013	januar - september 2012	Indeks 2013/2012
Generalni tovari	23.928	23.363	102
Kontejnerji	27.955	24.548	114
Avtomobili	11.258	11.935	94
Tekoči tovari	5.440	5.307	103
Sipki in razsuti tovari	23.272	24.238	96
Ostali poslovni prihodki	10.061	10.488	96
Skupaj poslovni prihodki	101.914	99.879	102

*nedokončni in nerevidirani podatki



Spremembe petletnega programa razvoja pristanišča

V sodelovanju s predstavniki DARS, DRI, Ministrstva za infrastrukturo in prostor, Slovenskih železnic in Carine, se v zadnjih tednih intenzivno ukvarjamo z idejnimi rešitvami, ki bodo podlaga za spremembo petletnega programa pristanišča.

Priprave sprememb programa, o katerem smo podrobneje pisali v juljski številki Notic, gredo v smeri podaljševanja obeh pomolov, pri čemer bi drugi pomol podaljšali še dlje od predvidenega v državnem prostorskem načrtu. Po drugi strani pa delovna skupina išče ustrezne rešitve za postavitve več novih vhodov v pristanišče, s čimer bi razbremenili križanje prometnih tokov znotraj pristanišča ter se izognili nepotrebnim investicijam (viadukt, nivojsko krožišče, itd), katerih vrednost skupaj znaša več kot 26 milijonov evrov. S podaljšanjem pomola 2 vse do meje luškega akvatorija (po DPN) pa bi

po naravni poti prišli do želenih in potrebnih globlin, s čimer bi odpadli stroški poglobljanja in odlaganja mulja.

Predsednik uprave Gašpar Gašpar Mišič je ob tem dejal: "Vsak projekt, ki je predviden v okviru DPN, je potrebno še enkrat temeljito preučiti, tako z ekonomskega vidika, kot tudi tehnološkega in komercialnega. LK ostaja večnamensko pristanišče, vendar s poudarkom na kontejnerjih in vozilih ter generalnih tovorih. Pri vseh nadaljnjih investicijah bomo strogo upoštevali tudi ekološki vidik oz. vidik vplivov na okolje. Vse te ugotovitve bodo podlaga za spremembo pet letnega plana razvoja pristanišča, kar mora v končni fazi potrditi vlada. Prepričani smo, da težav s tem ne bo, saj bodo vse spremembe upravičene in podkrepljene z vsemi potrebnimi izračuni in dokazi."

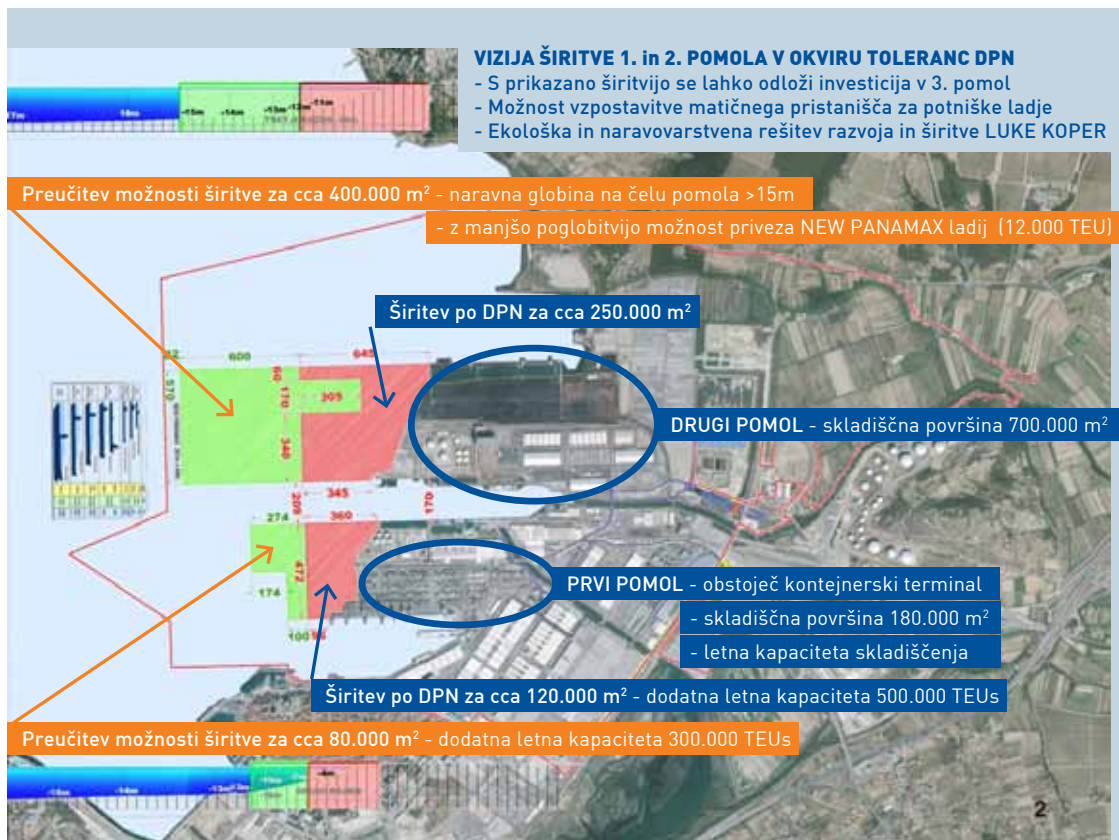
Delovna skupina se je tudi strinjala, da je predvidena investicija v pomol 3 vredna kar 350 milijonov evrov, zato podpirajo odločitve, da se Luka Koper najprej osredotoči na podaljšanje obeh obstoječih pomolov, kar je s stroškovnega in tehničnega vidika lažje izvedljivo. S tem Luka Koper sporoča svojim strankam, da gre v ofenzivo in širi svoje kapacitete.

NOV PRISTOP LOGISTIKE Z VEČ NOVIMI VHODI

- Več vhodov omogoča izrabo že zgrajene infrastrukture
- Posamezen vhod je bližje ciljnemu terminalu
- Zmanjšanje predvidenih investicij v primerjavi z ureditvami iz DPN



S postavitvijo treh vhodov bomo odpravili ozka grla in zmanjšali križanje cest in tirov, odpravili nepotrebne zastoje v internem prometu in s tem omogočili z obstoječimi kapacitetami hitrejši pretovor.



Vizija širitve prvega in drugega pomola

Kaj prinaša ladjarska naveza P3?

Sredi letošnjega leta je med poznavalci odjeknila vest, da bodo trije največji svetovni kontejnerski ladjarji, sicer zagrizeni konkurenti, oblikovali zavezništvo.

Danski Maersk Line, francoski CMA-CGM in italijanski MSC bodo aprila 2014 združili moči z namenom racionalizacije in stroškovne učinkovitosti. V t.i. servis P3 bodo vključili svojih 255 ladij s skupno nosilnostjo 2,6 milijona TEU, uporabljene pa bodo na najpomembnejših svetovnih medcelinskih povezavah, vključno na relacija Azija – Evropa. Z namenom učinkovitega upravljanja s floto bodo ladjarji vzpostavili poseben operativni center s sedežem v Londonu. Kljub temu, da ladjarji poudarjajo, da glede postavljanja cen ostajajo neodvisni, pa hkrati menijo, da bo ravno njihovo

centralno upravljanje ladjevja omililo razlike med povpraševanjem in ponudbo ladijskega prostora in hkrati preprečilo velika nihanja voznin, ki smo jim priča v zadnjih letih. Ostali ladjarji so izrazili zaskrbljenost, saj naj bi takšno združevanje predstavljalo kršitev pravil konkurence. Evropski predpisi omogočajo koncentracijo podjetij do največ 30% tržnega deleža, svetovni tržni delež vseh treh ladjarjev pa je ocenjen na 33%, zato mnenja tu ostajajo deljena.

Vpliv združitve na pristanišča

Ladjarji ključno spremembo napovedujejo pri organizaciji svojih servisov: iz treh medcelinskih povezav (Azija-Evropa, čezatlantske in tihomorske) bodo umaknili 26% oz. 91 ladij, a hkrati obdržali kapacitete in jih nadomestili z večjimi ladjami.

Kaj točno to pomeni za posamezna pristanišča v tem trenutku še ni povsem jasno, saj bodo natančnejše informacije sporočil predvidoma novembra. Je pa že sedaj jasno, da se bo povečal delež tovara, ki bo koncentriran na ladjah maticah z direktnim servisom z Daljnim vzhodom. V koprskem pristanišču sta Maersk Line in CMA-CGM dva ključna ladjarja s 56% deležem v pretovoru in upravljata z eno od direktnih linij z Azijo, ki ju premore Koper. Na tretjem mestu je MSC z 20% deležem in obvladuje predvsem linije znotraj Sredozemlja.

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