

Spoštovani,



leto 2010 bo za skupino Luka Koper v marsičem prelomno. Konec prejšnjega meseca smo objavili nerevidirane podatke o poslovanju v kriznem letu 2009 in ti niso bistveno odstopali od tega, kar smo napovedovali. Gospodarska kriza, menjava uprave, domnevne zgrešene investicije v preteklosti so nas prepričale, da je potrebno prečistiti bilance in delo zastaviti na novih temeljih. To smo tudi naredili in rezultat je izguba, ki v zgodovini skupine še ni dosegla take razsežnosti. Kljub temu se v Luki Koper nismo prepustili malodušju. Skupina je še vedno zdrava in stabilna, kar nam priznavajo številni analitiki. Zadolženost je, glede na kapital vzdržna, dobiček iz poslovanja pa nam omogoča uresničevanje naših naložbenih načrtov. V prihodnost, torej, zremo z optimizmom.

V tej številki Notic se veliko ukvarjamo s trženjem. Kot boste lahko prebrali, so ostala pristanišča utrpela večji upad pretovora, predvsem na področju kontejnerjev. Večnamenskost koprskega pristanišča se je izkazala kot nadvse koristna in v tej smeri smo si zastavili tudi naše tržne aktivnosti. Kot boste lahko prebrali v pogovoru s članom uprave za področje trženja in operative Tomažem Martinom Jamnikom, bomo v letošnjem letu dosegli 10% povečanje pretovora.

Boljša organiziranost, centralizacija določenih aktivnosti, fleksibilnost ponudbe in storitev so že doprinesli k zmanjševanju stroškov. To bo izziv tudi za novega člana uprave Marka Remsa, zadolženega za ekonomiko in finance, ki se nam je pridružil v začetku meseca. Priznam, da smo ga že težko

pričakovali in uprava je zdaj končno skorajda popolna. Manjka le še delavski direktor, ki naj bi ga v kratkem izbral svet delavcev.

Poleg poslovanja, ki je seveda naša prioriteta, pa se bomo v letošnjem letu ukvarjali tudi s projekti, ki bodo imeli dolgoročne posledice za prihodnost pristanišča. Eden je zagotovo državni prostorski načrt. Kot veste, se je vnovič zapletlo, tokrat zaradi naše zahodne sosedice. Na pristojnih ministrstvih obljublajo, da bi ga lahko vlada sprejela neke jeseni letos. Nekaj mesecev zamude ni veliko, vendar bo projekt padel ravno v obdobju predvolilne kampanije za lokalne volitve in na plečih pristanišča se bodo zopet lomila politična kopija. Kot se to dogaja v zadnjih dneh ob robu afere, ki je zajela politični vrh. Poskusi vsestranske splošne diskreditacije so šli tako daleč, da so omajali celo kredibilnost sedanje uprave Luke Koper, ki ji je prvi v interesu razkritje vseh nepravilnosti in povrnitev škode družbi.

Dokler bo Luka Koper v večinski državni lasti, in sodeč po načrtih sedanje vlade, bo tako tudi ostalo, se ne bomo mogli izogniti določenim političnim vplivom. Vendar skrajni čas je, da se politika umakne iz vsakdanjega poslovanja družbe in se osredotoči zgolj na strateški razvoj pristanišča. Ne smemo pozabiti, da je Luka Koper delniška družba, ki deluje v mednarodnem okolju, njene delnice pa kotirajo na borzi, zato take in drugačne afere neizogibno vplivajo na njeno podobo v poslovni javnosti.

Gregor Veselko
Predsednik uprave

marec 2010

“Zaradi naše kakovosti so stranke pripravljene plačati višjo ceno”



O tržnih razmerah, potencialih in še čem smo povprašali Tomaža Martina Jamnika, namestnika predsednika uprave Luke Koper.

Kako ocenjujete stanje na tržišču po letu, ki je bilo v znamenju svetovne gospodarske krize? Bo Luka Koper izpolnila letošnji plan, ki je od lanskega pretovora višji za ambicioznih devet odstotnih točk?

Plan pretovora za 2010 je res ambiciozen, vendar mislim, da smo ga zmožni uresničiti. Situacija na svetovnih trgih sicer na prvi pogled ne kaže, da bi lahko pričakovali tako rast. Napovedana svetovna gospodarska rast je letos okoli 4%, v Evropi še kak odstotek manj. Vendar moram poudariti, da pri oblikovanju načrta nismo računali na “naravno” rast, ampak predvsem na svoje aktivnosti na novih tržiščih in novih blagovnih skupinah, s katerimi nameravamo nadoknaditi tisto razliko med naravno rastjo in zastavljenim ciljem.

Kakšne spremembe ste opazili pri odjemalcih pristaniških storitev? So pritiski na nižanje cen storitev močni?
V lanskem letu, ko je kriza, vsaj upamo, dosegla svoj višek smo zaznali pritisk na nižanje cen in podaljšanje plačilnih

rokov, po drugi strani pa smo zaznali, da so se kupci začeli obračat k nam, saj so ugotovili, da je naša transportna pot cenejša. To se je očitno pokazalo na avstrijskem tržišču, kjer smo imeli rast pretovora kontejnerjev, prav tako smo zabeležili rast kontejnerjev na madžarskem trgu, ki jo je kriza sicer hudo prizadela.

Blagovna znamka Luka Koper velja za garanta zanesljivih, kakovostnih in fleksibilnih storitev. Je lahko to odgovor na vsesplošno zniževanje stroškov ostalih členov v logistični verigi?

Ko se s strankami pogovarjamo o možnem znižanju cen te same priznajo, da so v drugih lukah storitve lahko tudi cenejše, vendar so zaradi naše kakovosti pripravljene sprejeti malo višjo ceno. Mislim, da smo na to lahko kar ponosni. Fleksibilnost in zanesljivost sta tako še dve komparativni prednosti, temu pa treba dodati še individualno obravnavo, saj smo sorazmerno majhna luka in si lahko privoščimo, da kupcu ponudimo rešitve, ki v maksimalni meri zadovoljijo njegove individualne želje (tailor-made).

Vi skrbite za delovanje profitnih centrov oziroma terminalov v koprskem pristanišču. Poleg zagotavljanja novih tovorov ste se v preteklih mesecih veliko ukvarjali tudi z zmanjševanjem stroškov. Kako uspešni ste bili in kaj se da na tem področju še narediti?

Zmanjševanje stroškov je možno do določene meje. Na tistih profitnih centrih, ki veljajo za bolj delovno intenzivne - tipičen primer je profitni center generalni tovari, lahko zaradi velikega števila zaposlenih stroške zmanjšujemo le do določene mere. Karkoli več bi lahko pripeljalo le do zmanjšanja števila delavcev. Pri zmanjševanju stroškov je treba najti pravo mero, saj lahko s tem na dolgi rok povzročiš še več škode. Ocenjujem, da smo do sedaj na tem področju veliko naredili, rezerve pa še vidim na investicijskem in nabavnem področju. Najti skušamo tudi čim več sinergijskih učinkov in racionalizacije med samimi

terminali in prvi rezultati bodo vidni že v drugi polovici tega leta.

Pri katerih blagovnih skupinah vidite potencial, ki bi ga Luka Koper še morala izkoristiti?

Ena blagovna skupina so zagotovo projektni tovari, saj lahko na tem segmentu sposobni doseči več. Imamo tudi že kar nekaj referenc, lani je npr. preko Kopra šla celotna cementarna iz Kitajske na Madžarsko, tudi nekaj večjih izvangabaritnih tovorov smo že imeli. Glede na to, da smo sredozemsko pristanišče ocenjujem, da sta tu za nas pomembna še dva tipa pomorskega prometa: eno je priobalna plovba za manjšimi ladjami tja do 5.000 ton, drugi segment pa je Ro-Ro, kjer smo še sorazmerno šibki. Dejstvo je, da trenutna situacija v luki, predvsem kar se tiče delovnih površin, ne omogoča optimalne organizacije Ro-Ro prometa, ki zahteva pripravne površine v in pred samim pristaniščem. Situacija se bo izboljšala z odprtjem novega vhoda v pristanišče, verjetno pa bo treba razmisliti tudi o novem priveznem mestu za Ro-Ro ladje. Potencial vidim tudi pri nekaterih sipkih tovorih. Do sedaj smo obdelovali predvsem železovo rudo in minerale, nekaterih skupin sipkih tovorov pa nismo imeli, zato bomo v primeru prostih kapacitet ponudili naše storitve. Zavedamo se tudi, da je še kar nekaj potenciala pri avtomobilih, zato delamo na tržiščih kjer vidimo, da se bo proizvodnja v prihodnje še večala.

Avtomobili in kontejnerji so strateški tovor. Pri kontejnerjih vlada največja konkurenca, pri avtomobilih pa največji padec tržnega deleža. Kako se spopasti s temi izzivi?

Tovor pri kontejnerjih gre tam, kjer so vzpostavljene redne ladijske povezave. Pri prosti plovbi, npr. sipkih tovorih, pa gredo ladje tam kjer je tovor. Pri kontejnerjih je torej bistveno, da imaš vzpostavljeno linijo, zato smo že v pogovorih z nekaterimi ladjarji za uvedbo novih linij. Podobno velja za pretovor avtomobilov. Išče nove znamke avtomobilov in smo aktivni na

novih tržiščih in novih storitvah, ki bodo pritegnile tovor. To je vsa "znanost" in tu res ne gre odkrivati tople vode.

Kakšno vlogo bo imela Luka Koper v združenju severno-jadranskih pristanišč, ki je bilo nedavno ustanovljeno? Se bodo ta pristanišča v prihodnje specializirala za posamezne tovore?

V obdobju rasti so dogovarjanja med pristanišči na komercialnem področju lažja. V tem času, ko se vsi borimo za vsako tono, pa govoriti o čisto komercialnih dogovorih ni realno. Kar se tiče skupne promocije v Luki Koper še vedno trdimo, da so naša prva konkurenca pristanišča severne Evrope in tu severno-jadranska pristanišča držimo skupaj. Zavedamo se, da še

vedno precej tovarov iz naših naravnih zalednih tržišč gre preko severnih luk. Interes je zato v skupni promociji in v zalednih povezavah, saj imajo koristi od npr. petega transportnega koridorja čisto vsa jadranska pristanišča. Poleg tega pa smo severno-jadranska pristanišča lahko dejavnik tudi v samih organizacijah Evropske unije in političnih sferah, kjer se kreira evropska pristaniška in pomorska politika. Severnoevropska pristanišča imajo pri teh zadevah dosti močnejšo besedo pri krojenju odločitev. Poudariti moram tudi, da smo v Luki Koper počaščeni, da smo prvi predsedujoči v združenju NAPA, kar razumemo kot znak zaupanja. Do naravne specializacije pristanišč pa je v bistvo že prišlo. Delno gre za

specializacijo po blagovnih skupinah, delno pa po tržiščih. Luka Koper denimo opravi zelo malo pretovora kontejnerjev za severno Italijo, čeprav je ta zelo enostavno dosegljiva. Z ostalimi pristanišči (Trst, Benetke, Ravenna, op.a.) se na nekaterih tržiščih prekrivamo, kar je povsem logično. Podobno velja za blagovne skupine. V Trstu recimo že dolga leta pretovarjajo surovo nafto, ki je Kopru nimamo. V Kopru, Reki in Benetkah pretovarjamo premog, v Trstu ne. Poleg tega Koper velja za drugo največje avtomobilsko pristanišče v Sredozemlju. Menim, da kapacitete ne zadovoljujejo potenciala tržišč, zato mislim, da bo za vse nas torta dovolj velika.

Sušno leto za večino evropskih pristanišč

Luka Koper je leto 2009 zaključila s 13,1 milijona ton skupnega ladijskega pretovora, kar je za 18 odstotkov manj kot v letu 2008. Pri pretovoru kontejnerjev je bil upad precej manjši; v primerjavi z letom 2008 smo jih lani pretovorili za tri odstotke manj. Kako pa so globalno krizo občutila sosednja pristanišča? Po podatkih sodeč bi lahko rekli, da zelo različno. Tudi na severu evropskega kontinenta je prevladovala oseka, v skupnem pretovoru je tako Hamburg zabeležil 21 odstotkov manj blaga, Antwerpen 17%, Rotterdam pa 8% manj v primerjavi z letom poprej. V skladu s pričakovanju so slabši tudi podatki prometa skozi Sueški prekop. V lanskem letu ga je prečkalo 17.228 ladij, kar je za petino manj kot v letu 2008. Samo kontejnerskih ladij je bilo skupaj 6.080 oziroma za četrtno manj kot v letu 2008. Količina prepeljanih kontejnerjev skozi prekop je bila sicer za 8 odstotkov manjša, kar je razumeti, da je bilo kontejnerskih ladij manj, so pa bile večje.

Pretovor Jadranskih pristanišč v tonah in TEU:

Skupni pretovor (ton)

Pristanišče	2008	2009	Indeks	D%
Koper	16.050.448	13.143.620	82	-18%
Reka	12.391.591	10.780.000	87	-13%
Trst	48.279.107	44.393.322	92	-8%
Tržič	4.022.886	3.203.909	80	-20%
Benetke	30.262.230	25.261.657	83	-17%
Ravenna	25.896.313	18.702.876	72	-28%
Ploče	5.100.000	2.800.000	55	-45%
Split	340.000	252.000	74	-26%

Kontejnerji (TEU)

Pristanišče	2008	2009	Indeks	D%
Koper	353.880	343.165	97	-3%
Reka	168.761	130.740	77	-23%
Trst	335.943	277.245	83	-17%
Benetke	379.072	369.403	97	-3%
Ravenna	214.324	185.022	86	-14%

Uspešen tudi februar

V februarju smo pretovorili skupno 1.224.876 ton blaga. Ta količina je za 2% večja od planirane, pretovor lanskega februarja pa je presežen kar za 15,8%. Na kontejnerskem terminalu je bil v mesecu februarju dosežen rekord s 35.551 TEU, toliko kontejnerjev še nikoli doslej nismo pretovorili v enem mesecu. Že v začetku marca pa smo dosegli nov svojevrsten rekord: z ladje Maersk Karachi smo razložili oziroma naložili 5.238 kontejnerskih enot, kar je največ za eno samo ladjo. Za to količino smo porabili 40 ur, vključena pa so bila vsa štiri post-panamax dvigala.



Naložba v terminal za alkohole kmalu zaključena

V začetku aprila bomo v uporabo predali novozgrajeni terminal, ki premore pet rezervoarjev skupne kapacitete 33.000 m³, v katerih bomo za znano stranko skladiščili metanol. Rezervoarji in vse instalacije so zgrajeni z najsodobnejšo tehnologijo; rezervoarji imajo vgrajeno plavajočo membrano, zaradi katere ostane blago v tekoči fazi v stiku s pokrovom rezervoarja, tako da ne pride do nastajanja plinske faze. Sistem nakladanja metanola pa je opremljen z lovilec hlapov, ki jih ohlajene in utekočinjene pošilja nazaj v rezervoarje, tako da je celotna tehnologija brez emisij v okolje.

