

Glede na predlog SDH za razširitev dnevnega reda 27. redne skupščine delničarjev Luke Koper, d. d. s predlogom zamenjave treh nadzornikov družbe smo dne 9.6.2016 prejeli s strani Vseslovenskega združenja malih delničarjev - VZMD vprašanja, na katera odgovarjamo v nadaljevanju.

Ugotavljamo, da se v zadnjem obdobju pojavljajo številne dezinformacije o rezultatih poslovanja Luke Koper d. d., zato ocenjujemo, da je pregled predstavljenih podatkov in informacij za pravilno razumevanje dejanskega poslovanja družbe s strani vseh delničarjev v tem trenutku še posebej pomemben.

1. Primerjave poslovanja Luke Koper, d. d.

Poudariti velja naslednja dejstva:

- V družbi se je sestava uprav v zadnjih letih pogosto zamenjevala, zato je v prilogi v tabeli 1 z namenom dovolj celovitega prikaza ključnih kazalnikov poslovanja Luke Koper, d. d. zajeto obdobje 10 let (2005 – 2015), ki se nanaša na mandate vsaj 3 nadzornih svetov in uprav. Podatki so povzeti iz objavljenih poslovnih poročilih družbe.
- Luka Koper d. d. beleži v zadnjih 10 letih hitro rast prometa, ki se je v skupnem pretovoru v obdobju 2005 – 2015 povečal za 59%. Pri tem velja posebej izpostaviti kontejnerski promet, ki se je povečal za 340%, in promet z avtomobili, ki se je povečal za 83%. Zaradi tolikšnega povečevanja prometa so pristaniške zmogljivosti zelo dobro zasedene. Ker v družbi redno spremljamo trende panoge, tržne napovedi, konkurenco in smo nenehno prisotni pri strankah, smo si v strateških načrtih zastavili nove obsežnejše naložbe, ki bodo povečale kapacitete pristanišča. Nekatere naložbe so že v teku, nekatere pa tudi že zaključene.
- **Iz priloženih podatkov (tabela 1) je razvidno, da družba najboljšje posluje v obdobju 2014 in 2015, ki se nanaša na delo sedanje uprave in sedanjega nadzornega sveta. Družba je zaznamovala pozitivne rezultate tako pri vseh ključnih finančnih kazalcih kakor tudi pri fizičnem pretovoru blaga, vključno z obema skupinama strateških tovorov: kontejnerjev in avtomobilov.**
- Zaradi določenih dezinformacij na temo 3 specifičnih kazalnikov **velja posebej izpostaviti njihove pravilne vrednosti iz letnih poročil: Skupina Luka Koper je v letu 2015 dosegla 37,6 % EBITDA maržo, 10,5 % ROE (donosnost na kapital) in 22,4% ROS (dobičkonosnost prihodkov iz poslovanja).** Pri vseh treh kazalnikih gre za posledico pozitivnega trenda, do katerega prihaja zaradi strokovnosti in kompetentnosti vodstva družbe, učinkovitih organizacijskih ukrepov, izboljšanja notranjih procesov, okrepitve sistema upravljanja s tveganji, postavitve jasnih strateških ciljev ter obvladovanje njihovega uresničevanja.
- Glede na to, da so predhodni strateški dokumenti družbe zapadli s koncem leta 2015, je družba pravočasno pristopila k izdelavi 3 novih strateških dokumentov za družbo in skupino Luka Koper (Strateški poslovni načrt 2016 – 2020, Poslovna strategija do leta 2030 in Masterplan), ki so jih organi družbe (uprava in nadzorni svet) sprejeli avgusta 2015. Strateški cilji družbe tako predvidevajo nadaljnje pozitivne premike vseh ključnih kazalnikov poslovanja.
- Tudi nerevidirani rezultati poslovanja januar – marec 2016 ter doseženi fizični rekordi pretovora dodatno potrjujejo uspešnost poslovanja in pravilne razvojne usmeritve vodstva družbe. Temu primerni so tudi trije najpomembnejši kazalniki poslovanja: **EBITDA marža 40,9%, ROE 14,6% in ROS 27,4%.**

- Koprsko pristanišče postaja z upravljanjem Luke Koper, d. d. čedalje pomembnejše **jadransko pristanišče**.
 - Že od leta 2010 dalje je Koper v tej regiji prvo pristanišče za kontejnerski promet (graf 1). Gre za trenutno najperspektivnejši segment panoge in ima zato tudi največjo konkurenco tudi pri sosednjih pristaniščih. **Čeprav je imel Koper na kontejnerskem segmentu v letu 2005 le 19,7% tržni delež med glavnimi 5 pristanišči severnega Jadrana, je ta v letu 2015 znašal že 34,4%**, saj je Koper povečal promet v obravnavanem obdobju kar za 340% in se približal 800 tisoč TEU.
 - Koper je že več let tudi vodilno pristanišče za skupni pretovor (brez surove nafte) za vzhodni del severnega Jadrana (gravitira na pomembne trge srednje in vzhodne Evrope) in to vlogo tudi uspešno krepi. V severnem Jadranu imata sicer še vedno nekoliko višji pretovor pristanišči Benetke in Ravenna, ki gravitirata predvsem na italijansko zaledje, a je njuna raven, kljub prostim pristaniškim zmogljivostim, še vedno nižja od tiste pred krizo iz leta 2006. Koper se jima hitro približuje (graf 2).
 - Koper je prvo pristanišče za avstrijski trg v skupnem prometu, prvo pristanišče za madžarski in slovaški trg v kontejnerskem prometu, med prvimi pristanišči za pretovor avtomobilov v Sredozemlju ter tudi vodilno pristanišče na južni transportni poti v srednjo in vzhodno Evropo za specifične blagovne skupine: les, soja, glinica, železova ruda, žive živali ipd..
- **Pretovor preko Kopra raste hitreje tudi glede na največja evropska** (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen) **in sredozemska pristanišča** (Barcelona, Marseille).
 - Primerjalni indeksi rasti so za 10-letno, 5-letno in letno obdobje višji tako z vidika skupnega pretovora kot z vidika kontejnerskega prometa (tabela 2).
 - Pri kontejnerskem prometu so pomenljivi tudi podatki za **20 največjih evropskih kontejnerskih pristanišč**, ki izkazujejo v zadnjem letu v povprečju negativno rast **-2,6%** (tabela 3) - v primerljivem obdobju je **Koper zabeležil 17,3% rast**. Podobno ugoden kazalec za Koper je razbrati tudi za obdobje 2015/2007, ko je bila rast za **15 največjih evropskih kontejnerskih pristanišč 12,1%** (tabela 4), medtem ko se je pretovor v tem obdobju **v Kopru povečal kar za 159%**.
- Ker imajo pristanišča različen način upravljanja, je uspešnost njihovega poslovanja težko primerjati. Vseeno pa je koristno poudariti, da dosega Luka Koper d. d. nadpovprečne kazalnike v primerjavi s terminalisti konkurenčnih pristanišč. **EBITDA marža Luke Koper, d. d., ki je krepko nad 30%, družbo uvršča med vodilne evropske terminaliste** (graf 3).
- Na podlagi poslovnih rezultatov za leto 2015, ki so bili objavljeni maja 2016, sodi Luka Koper d. d., po EBIT marži 22,4 % med najboljša podjetja v državi oziroma je najboljše podjetje v večinski oziroma pretežno državni lasti (tabela 5).

2. Opredelitev do projekta »Drugega tira«

Kakor je bilo že večkrat predstavljeno, je bodoče poslovanje Luke Koper, d. d. odvisno od zadostnih in pravočasnih železniških zmogljivosti na javni povezovalni infrastrukturi, saj se večina blagovnih tokov, ki potuje preko pristanišča, poslužuje železniških prevozov.

Skladno z objavljenimi podatki na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo RS »Drugi tir« <http://www.drugitir.si/obstojeca-proga/kljucni-podatki>, je zmogljivost obstoječe enotirne proge Koper – Divača (največje ozko grlo na železnici v državi) po vseh izvedenih modernizacijah in vzpostavitvi izvlečnega tira ter energetske napajalne postaje povprečno 85 vlakov/dan (gre za vse vlake, ne le tovarne). Razumemo, da ta podatek drži, saj smo pristojne opozorili, da se skladno z objavljenim podatkom proga približuje limitom ter prosili za ustrezen popravek, v kolikor podatek ne bi držal. Dejstvo je namreč, da je bilo v letu 2015 povprečno prepeljanih 77 vlakov na dan in da je bilo v obdobju januar – april 2016 povprečno prepeljanih 80 vlakov/dan. To kaže, da **proga že deluje na skoraj 94% objavljenih teoretičnih zmogljivosti**. V družbi si bomo vsekakor prizadevali, da lahko s sodelovanjem partnerjev na železniški strani in z različnimi ukrepi, ki predvidevajo tudi preusmeritve tovornega prometa na ceste (kolikor bo to mogoče), **povečujemo pretovor po železnici do leta 2020** skladno s strateškimi načrti družbe. Ob tem pričakujemo tudi, da bomo pravočasno pridobivali vsa soglasja in podporo administrativno-statusnim rešitvam za širitev območja pristanišča (kakor ga predvideva Državni prostorski načrt) s strani pristojnih v državi in bomo tako lahko krepili pristaniško dejavnost ter dodatno izboljševali poslovanje.

Družba je zato v svojih prej omenjenih strateških gradivih načrtno opredelila enotni scenarij do leta 2020, do leta 2030 pa je predvidela 2 različna scenarija glede na izvedbo »Drugega tira«:

- razvojni scenarij predvideva, da bo »Drugi tir« zgrajen pravočasno tj. do leta 2020,
- alternativni scenarij prilagaja rast pristaniške dejavnosti in naložb glede na omejitve na železniški strani.

V družbi se zavedamo, da je razvojni scenarij tisti, ki zagotavlja njenemu dolgoročnemu poslovanju uspešnejšo prihodnost in perspektivnost ter da so na alternativni scenarij vezana pomembna poslovna tveganja, na katera smo večkrat opozorili.

Poudarjamo, da železniški prevozi niso osnovna dejavnost Luke Koper, d. d.. Družba samostojno zagotavlja in financira vse zmogljivosti pristanišča (infrastrukturo in opremo), ki so pogoj za izvajanje osnovne dejavnosti Luke Koper. Glede na to, da družba ni deležna javnega financiranja in hkrati veliko prispeva v javni proračun, utemeljeno pričakujemo, da bi bili ti prispevki lahko vsaj delno namenjeni gradnji »Drugega tira«. Ob racionalizaciji železniške rešitve, pridobitve nepovratnih EU sredstev, preusmeritvi prispevkov Luke Koper d. d. v projekt »Drugi tir«, učinkovitem projektne vodenju ter takojšnjem iskanju izvajalcev in pospešitev aktivnosti za zagon gradnje proge, je cilj vzpostavitve nove proge do leta 2020 uresničljiv.

- Priloga: Finančni kazalniki poslovanja Luke Koper d. d. in primerjave poslovanja