

Poslovno leto 2008 je bilo uspešno

V Luki Koper, d.d. smo lani presegli rekorden pretovor 16 milijonov ton in tako postavili nov mejnik v zgodovini našega pristanišča. Podatek zveni samoumeven, če se osredotočimo zgolj na dejstvo, da je pristanišče v zadnjem obdobju raslo z neverjetno hitrostjo milijon ton blaga na leto. Ti podatki so resda posledica svetovne konjunktore, vendar jih moramo gledati v luči zaupanja naših poslovnih partnerjev, ki so v Luki Koper prepoznali zanesljivega in učinkovitega ponudnika pristaniških storitev. Skupaj z investicijami v pristaniško infrastrukturo, ki smo jih začeli v lanskem letu, je to tudi naša garancija za povečevanje konkurenčnosti in čim manj boleč prehod skozi gospodarsko krizo.

Že novembra smo na kontejnerskem terminalu presegli letni plan zastavljenih 320.000 TEU pretovora, tako da smo ob koncu leta presegli 353.000 pretovorjenih TEU, kar pomeni porast za 16 odstotkov. Kontejnerji veljajo kot najbolj zaželeno blago v vseh pristaniščih, zato nas odlični rezultati navdajajo z optimizmom za prihodnost. Še posebej, ker smo tik pred zaključkom podaljševanja prvega pomola, torej kontejnerske obale za 146 metrov. Sredi tega leta bomo dobili tudi štiri nova post-panamax dvigala, kar pomeni, da bomo lahko sprejeli tudi večje ladje, ki na krovu tvorijo tudi do 7.500 kontejnerskih enot. Danes lahko sprejmemo ladje, ki nosijo le do 4.000 TEU. Zavedati se moramo, da se večje in zmogljivejše ladje vse bolj pogoste obiskovalke Jadranskega morja in pristanišča, ki ne bodo imela prilagojene infrastrukture, bodo enostavno izpadla iz igre. Največji izziv za nas bo preživeti teh, upajmo da le nekaj težavnih mesecev, ko naj bi se pretovor kontejnerjev v koprskem pristanišču zmanjšal za predvidenih 15 do 20 odstotkov, sicer pa dolgoročno ni dvoma, da so kontejnerji naša prihodnost.

S podobnimi težavami se srečujemo tudi na področju generalnih tovorov, saj veliko blaga prihaja v kontejnerjih, največji upad pa smo zabeležili pri sestavnih delih za avtomobilsko in

elektronsko industrijo ter železnimi izdelki. Tako smo že leto 2008 zaključili s 23 odstotnim padcem tega blaga. Po drugi strani pa smo povečali pretovor lesa, in sicer za dva odstotka, ter sadja, kar za vrtočlavih 212 odstotkov. Investicije v prenovu zoričnic banan, novo kondicionirano skladišče v pristanišču in na terminalu v Sežani so očitno obrodile sadove.

Tudi na področju avtomobilov smo v lanskem letu dosegli vidne napredke. Pretovor smo povečali za devet odstotkov na skoraj 569 tisoč vozil, kar nas uvršča na prvo mesto med avtomobilskimi terminalisti v Sredozemlju. V hudih časih, ki so najbolj prizadeli prav avtomobilsko industrijo, so naša prioriteta stranke. V minulih tednih smo se soočali z resnimi prostorskimi težavami, saj smo v carinski coni skladiščili kar 55 tisoč avtomobilov, kar je daleč največ doslej. Uspeh je že to, da nam ni bilo treba, tako kot nekatera druga pristanišča, zavračati ladij, kar bi še dodatno finančno prizadelo lastnike tovara. Tudi s takimi prijemi želimo našim strankam dokazati svojo zanesljivost in ohraniti njihovo zaupanje predvsem za obdobje po krizi.

Bolj optimistične so napovedi pri razsutih in sipkih tovorih, ki pomenijo polovico vsega pretovora v Luki Koper. Pretovor v lanskem letu je bil v mejah načrtovanega in napovedi za letošnje leto ne nakazujejo zmanjševanja pretovora. Tudi pri tekočih tovorih, ki so lani zabeležili 51 odstotni porast, so napovedi za letos pozitivne. Investicija v tri nove rezervoarje za letalsko gorivo se je izkazala kot dobra naložba in v načrtu je že nova investicija za znanega kupca, kar nam zagotavlja dolgoročnost in stabilnost posla.

Napovedi so sicer najbolj nevhvaležna naloga, vendar glede na podatke in informacije, ki jih imamo, smo za leto 2009 relativno optimisti. Luka Koper, d.d. ima namreč še veliko manevrskega prostora, preden bi se uresničili najbolj črni scenariji. Napovedali smo že, da bomo ustavili vse manj pomembne

januar 2009



LUKA KOPER
Port of Koper

investicije. Sproti bomo nadzorovali gibanje stroškov, bolj racionalno bomo razporejali delavno silo in se po potrebi najprej odrekli zunanjim izvajalcem pristaniških storitev. Skratka, poslovanje Luke Koper, d.d. dolgoročno ni ogroženo, zagotovo pa bo sedanja kriza tudi za nas velik izziv, predvsem z vidika iskanja novih tržišč in blagovnih tokov, kakor tudi z vidika poslovanja.

Robert Časar
predsednik uprave



Intervju: Andraž Grahek upravljalec premoženja KD Skladi



Poznavalci kapitalskih trgov so si enotni, da je svet zajela finančna kriza. Zdi pa se, da se njihove ocene pomembno razlikujejo glede globine krize. Nekateri jo primerjajo z veliko depresijo 30 let prejšnjega stoletja, spet drugi menijo, da je najhujše že za nami. Kakšen je vaš pogled (koliko časa bo kriza trajala, kako globoko bo segla...)?

Zgodovinske primerjave z veliko depresijo 30 let so naivne in zanemarjajo to, da danes ne živimo več v svetu, ko je količina denarja v obtoku odvisna oziroma vezana na tako imenovano monetarno zlato, da je reakcijski čas monetarnih in fiskalnih politik hitrejši, da se trgi hitreje odzivajo in diskontirajo potencialne signale glede gospodarskega cikla in da je mogoče breme finančne krize lažje porazdeliti med največje gospodarske velesile kot nekoč.

Menim, da je potrebno ločiti likvidnostno oziroma finančno krizo in njen vpliv na kasnejše delovanje gospodarstev in obnašanja subjektov v njem. Prvi pogled se nanaša na dejstvo, da danes denar ne kroži po finančnem sistemu, ampak ga subjekti v strahu pred zlomom svetovnih financ kopičijo, zaradi česar so stroški financiranja oziroma cena denarja vrtoglavo zrasli. Drugi pogled je sprejemanje dejstva, da vsi ekonomski subjekti v tovrstnem okolju negotovosti prilagodijo svoje delovanje - zmanjšajo porabo, zadolženost, načrtovane investicije,

zaposlovanje in iščejo notranje rezerve. To neizogibno vodi v krčenje poslovne aktivnosti in lahko določa pot gospodarstva tudi srednjeročno.

Ocenjujem, da se bo likvidnostna kriza poglobila v naslednjih šestih mesecih in da bo denar začel spet krožiti. Negativen učinek na gospodarsko aktivnost bo prisoten dlje časa, vendar ocenjujem, da se v tem trenutku s katastrofalnimi scenariji vseeno občutno podcenjuje sposobnost gospodarstva, da prebrodi težave in vrne k neki potencialni rasti. Ne bi ugibal o roku trajanja, vseeno pa v letu 2009 lahko pričakujemo skromno rast ali upad obsega poslovanja v večini glavnih svetovnih gospodarstev.

Kakšen bo po vašem mnenju vpliv finančne krize (in posledične recesije) na pristaniško panogo (oziroma na logistično panogo)?

Vsako krčenje likvidnosti vodi v manjši obseg gospodarske aktivnosti in vse ciklične panoge med katere sodi transport, logistika ter podporna infrastruktura nadpovprečno čutijo ostrino ohlajanja. Slednje evidentno kaže tudi zlom cen ladijskega prevoza z rekordnih ravni spomladi letos. Vseeno menim, da smo v zadnjih mesecih pričali šoku, ki je privedel do impulzivnih, celo ekstremnih odzivov nosilcev globalnih trgovinskih tokov, ki ne odražajo strukturnega položaja in procesa preoblikovanja svetovne ekonomije v zadnjem desetletju. Vsa pristaniška

infrastruktura bo namreč srednje in dolgoročno igrala pomembno strateško vlogo in pridobivala na pomenu.

Ali bodo po vašem mnenju ukrepi večine vlad in centralnih bank prinesli zelene rezultate (hitrejši izhod iz finančne krize)?

Prepričan sem, da bodo ukrepi pomagali pri hitrejšem izhodu iz krize in predvsem vračanju zaupanja v globalni finančni sistem. Finance že stoletja temeljijo na zaupanju. Ko tega več ni, ljudje po navadi reagirajo impulzivno, panično, celo histerično. Menim, da se bo zaupanje vračalo nazaj postopoma in zato ne moremo pričakovati, da bodo ukrepi delovali čez noč, kot tudi, da je proces celjenja že končan.

Kakšni bodo po vašem mnenju prvi znaki, da se finančna kriza bliža koncu?

Med prvimi znaki bodo občutno krčenje medbančnih obrestnih mer in predvsem izjemnega razkoraka med medbančnimi obrestnimi merami in dejanskimi ciljnim obrestnimi merami osrednjih bank. Temu mora sedeti upad pribitkov pri donosnosti na trgu podjetniških obveznic in državnih obveznic na trgih v razvoju. Predvsem pa mora temu slediti umiritev izjemnih nihanj oziroma strahu na delniškem trgu s čimer bi se počasi oblikovalo bolj zdravo razmerje med tveganjem in donosom, kar bi privabilo kapital v bolj tvegane naložbe.

Kaj so po vašem mnenju tri lekcije, ki se jih vlagatelj mora naučiti iz te finančne krize?

Prvič - ne smemo pozabiti na lekcije, ki smo se jih že enkrat naučili v preteklih krizah. Drugo si lahko sposodimo

pri enem največjih vlagateljev vseh časov Warrena Buffetta, in sicer: "Bodi prestrašen, ko so vsi okrog tebe pohlepni in bodi pohlepen le takrat, ko so vsi okrog tebe prestrašeni". Tretjo pa od Johna Maynarda Keyensa, enega največjih ekonomistov vseh časov, ki je

dejal: "Trg je lahko iracionalen dlje časa, kot smo lahko solventni" in nas uči, da čeprav finančne krize pogosto prinašajo življenjske naložbene priložnosti je okrevanje proces, ki ga ne moremo prehiteti, ampak prepoznati in sprejeti.

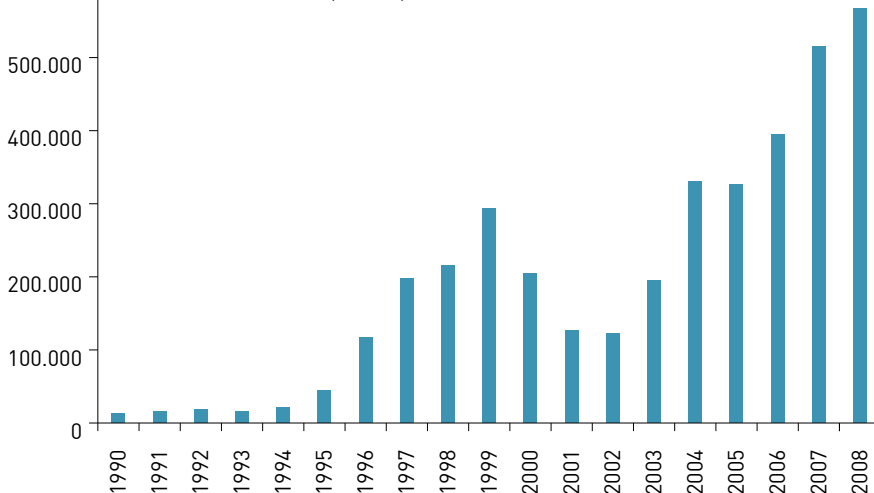
Kratka zgodovina pretovora avtomobilov v koprskem pristanišču

Avtomobili spadajo med tiste blagovne skupine, ki so zadnjih letih skokovito porasle. Kljub temu, da v celotnem pretovoru predstavljajo le 5% celotne tonaže, za podjetje predstavljajo pomemben delež prihodkov.

naraščala, prav tako pa so naraščale zahteve po najvišji kakovosti storitev in krajšim časom pretovora. Temu trendu je sledil tudi razvoj infrastrukture; v pristanišču so nastajala nova varovana parkirišča, v letu 1999 pa smo v uporabo predali šestnadstropno garažno hišo s 3.350 parkirnimi mesti. Zadnja izmed pomembnih investicij je pravkar dokončana nova garažna hiša s 2.750 parkirnimi mesti. Zaradi viadukta, ki

prevladujejo proizvajalci, ki imajo svoje tovarne razpršene po Evropi in izvažajo v države ob sredozemskem morju. Ladijske povezave so vzpostavljene tudi s pomembnimi proizvodnimi središči v Španiji in Turčiji in predstavljajo t.i. koncept pomorskih avtocest, kjer je glavni namen preusmeritev tovora s preobremenjenih cest na ladje. Manjše količine rabljenih avtomobilov gredo tudi v Sirijo in ostali Bližnji vzhod. Po količini pretovorjenih avtomobilov in opremljenosti se Koper uvršča ob bok najpomembnejšim terminalom v Evropi kot so Barcelona, nemški Bremerhaven pa tudi hitrorastočemu ukrajinskemu pristanišču Iličevsk.

Pretovor avtomobilov (v kosih)



Postopek pretovarjanja avtomobilov je pravzaprav enostaven. Glavno prevozov opravijo specializirane ladje, imenovane "car carriers", ki v večnadstropnih skladiščih prevažajo do 6.000 avtomobilov naenkrat. V primeru razkladanja avtomobile vozijo usposobljeni šoferji na vnaprej določene pozicije v pristanišču. Šoferje avtomobilov že na daleč prepoznamo po beli delovni obleki in zaščitnih rokavicah. Da ne bi prihajalo do nepotrebne izgube časa pri nadaljnji manipulaciji je računalniška podpora nujna, saj lahko le tako vemo, kje se posamezen avtomobil v določenem trenutku nahaja. Od samega trenutka izkrcanja iz ladje avtomobil vodimo v elektronski evidenci s sistemom črtnih kod in tako spremljamo njegovo pot vse do zapustitve luškega prostora. Znotraj pristaniških ograd ponujamo še paleto dodatnih storitev za avtomobile ter vse vrste logističnih in špedicijskih uslug. Tu opravimo t. i. pre-delivery inspection ali pregled pred dostavo, dekonzervacijo vozil, njihovo čiščenje ter pripravo za nadaljnji transport.

povezuje garažo z obalo, so manipulacije hitrejša in varnejša.

Vozlišče za preko 20 avtomobilskih znamk

Ko novi avtomobili zapeljejo do srečnih kupcev, imajo za seboj prevoženih že kar nekaj kilometrov – največ po morju in železnici. V Luki Koper obvladujemo dva glavna tokova: v uvozni smeri potujejo predvsem avtomobili iz Daljnega vzhoda, Južne Koreje, Japonske in Kitajske. V obratni smeri pa

Skozi koprsko pristanišče je že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja potekal občasen pretovor avtomobilov, v začetku devetdesetih pa se je evropsko tržišče odprlo tudi za osebne avtomobile iz Daljnega Vzhoda. Priložnost je takrat izkoristila Luka Koper in se uspešno vključila v ostro konkurenco za pridobitev tega donosnega tovora. Prva ladja, natovorjena z avtomobili Hyundai je v Koper priplula aprila 1990. Tisto leto smo pretovorili 12.027 vozil. Zaradi hitrega razvoja avtomobilske industrije in večje kupne moči je količina vozil v naslednjih letih strmo

Med prvimi v Mediteranu

V letu 2008 smo pretovorili 568.941 avtomobilov. To nas uvršča v sam vrh med pristanišči v Sredozemlju. V španski Barceloni imajo, na primer, dva terminalista, ki se ukvarjata s pretovorom avtomobilov. Eden je večji in se po številkah približuje pretovoru v Luki Koper, drugi pa je manjši. Sicer pa imamo z Barcelono že dolgo utečeno sodelovanje, predvsem v smislu vzpostavitve pomorske povezave med pristaniščema.

Sicer pa se letos vsa pristanišča, ki se ukvarjajo s pretovorom avtomobilov srečujejo s težavami, ki so vezane na zmanjšanje prodaje avtomobilov. Tako smo decembra lani, zaradi gospodarske krize prvič zaznali upočasnen obrat avtomobilov, ki se kaže v večji zasedenosti površin, saj avtomobili počasneje zapuščajo pristanišče. Ob konicah jih je tako tudi do 55.000 naenkrat, a z uspešnim usklajevanjem z agenti in špediterji razmere obvladujemo. Ocenjujemo, da se bodo razmere izboljšale do konca pomladi 2009, ko bodo tudi proizvajalci prilagodili proizvodnjo manjšemu povpraševanju. Že sedaj pa načrtujemo pri trženju storitev avtomobilskega terminala ukrepe, ki bodo kljub splošnemu upadu prodaje pripomogli k ohranjanju ključnih strank, prav tako pa se že oziramo k storitvam za nekatera nišna oz. specializirana vozila.



Novozgrajeni viadukt, ki povezuje streho garažne hiše z operativno obalo pomembno prispeva k učinkovitosti terminala.