

---

# Pristanišče je generator razvoja

Luka Koper, d.d., koncesionar v koprskem tovornem pristanišču, je poslovno leto 2008 končala z rekordnim ladijskim pretovorom, 10 odstotno rastjo poslovnih prihodkov in 6 odstotno rastjo operativnega denarnega toka. Gospodarski in razvojni pomen pristaniških dejavnosti pa daleč presega poslovne dosežke Luke Koper, saj se na čezmorske blagovne tokove navezuje vrsta špedicijskih, transportnih, trgovinskih, finančnih in drugih storitev. Intenzivna vlaganja v obale, skladišča in drugo infrastrukturo zagotavljajo delo in prihodke tudi gradbenim in sorodnim podjetjem. Pristanišča z ugodno lego in visoko konkurenčnostjo se bodo razmeroma uspešno spopadala tudi z izzivi negotovih razmer upadanja gospodarske aktivnosti na globalni ravni. O tem pričajo rezultati v prvih mesecih letošnjega leta: na posameznih segmentih se je obseg pretovora v koprskem pristanišču glede na leto 2008 še povečal.

Konkurenčnost pristanišč zagotavljajo v prvi vrsti ustrezne zmogljivosti. S ciljem zagotavljanja pogojev za dolgoročno konkurenčnost sta se uprava in nadzorni svet Luke Koper, d.d., odločila za intenzivna vlaganja v nove in sodobnejše objekte in opremo. V letih 2007 in 2008 je bilo v infrastrukturne in druge projekte vloženi 275 milijonov evrov. Gre za vlaganja z dolgo življenjsko dobo, ki bodo koristila in pozitivne denarne tokove ustvarjala v prihodnjih 10, 20 in 30 letih.

Zaostrene razmere na finančnih trgih nam prinašajo nove izzive, ki se kažejo predvsem pri zagotavljanju dolgoročnih virov za financiranje načrtovanih vlaganj. Zveza ameriških pristaniških uprav (AAPA) je sredi leta 2008 pod nazivom "Pristanišča zagotavljajo razcvet" začela z aktivnim promoviranjem priložnosti in koristi vlaganj v pristaniške zmogljivosti. Te koristi v obliki ohranjanja in ustvarjanja novih kakovostnih delovnih mest, generiranja gospodarskih aktivnosti in posredovanja v mednarodni trgovini so toliko pomembnejše v luči prizadevanj za zmanjševanje učinkov gospodarske krize. AAPA je 17. februarja 2009 pozdravila odločitev zakonodajalcev v ZDA, ki so vlaganja v pristanišča vključili v stimulacijski načrt za oživitev ameriškega gospodarstva.

Luka Koper, d.d., je v zadnjih letih prevzemala breme financiranja naložb v pristaniške zmogljivosti. Zaradi tega in predvsem zaradi nepoznavanja razlik v ureditvah med različnimi državami, smo deležni tudi kritik, da preveč vlagamo in da je družba prezadolžena. Očitno se še ne zavedamo dovolj pomena in zlasti izjemnih razvojnih priložnosti našega edinega pristanišča, ki je okno v svet ne le za slovensko gospodarstvo, temveč za veliko območje srednje in vzhodne Evrope. Luka Koper, d.d., je seveda povečala zadolženost, ki pa ne presega 40 odstotkov v strukturi virov financiranja. Za primerjavo: v največjem skandinavskem pristanišču Göteborg, ki je organizirano podobno kot koprsko, se zadolženost v zadnjih letih giblje med 60 in 65 odstotki. Luka Koper, d.d., je sposobna servisirati obstoječe in dodatne dolgove. Potrebno pa bo zagotoviti ustrezno udeležbo dolgoročnih virov, pri čemer računamo tudi na podporo največjega lastnika, države, v obliki jamstev, povsem na mestu pa je tudi razmišljanje o možnosti dokapitalizacije naše družbe. S koncesijsko pogodbo, sklenjeno za obdobje 35 let, namreč prevzemamo tudi izzive vseh prihodnjih vlaganj v pristaniške zmogljivosti.

mag. Marjan Babič  
član uprave

april 2009



**LUKA KOPER**

Port of Koper

---

---

# Primerjava uspešnosti pristanišč – ključen je model upravljanja

V medijih se občasno pojavijo primerjave uspešnosti pristanišč, ki pa velikokrat ne upoštevajo kompleksnosti te logistične dejavnosti. Pri primerjavi se je treba zato poglobiti v obliko upravljanja in organizacijo pristanišča.

V podjetjih se za primerjavo s konkurenti najpogosteje uporablja benchmarking – orodje, s katerim podjetje ugotovi na katerih področjih zaostaja in kje še lahko izboljša svoje rezultate. Pri primerjavi pristanišč najbolj pogosto naletimo na primerjave v smislu geografske pozicije, tehnične opremljenosti in infrastrukture ter prometnih povezav. Iz teh dejavnikov je potem odvisna cena storitev, tranzitni časi, prilagodljivost in kakovost storitev. Težje pa je primerjati pristanišča s finančne plati, saj se v svetu pojavljajo

različne organizacijske oblike pristanišč, ki bistveno vplivajo na primerljivost poslovne uspešnosti. V praksi se problem pojavi tudi pri dostopnosti podatkov, saj jih je potrebno pogosto izluščiti iz konsolidiranih baz podatkov. V svetu je pogost model organiziranosti pristaniška uprava, kjer pristaniška oblast imenovana s strani države oz. regije, podeli koncesije posameznim terminalistom. Tipičen primer je nemško pristanišče Hamburg, kjer ima pristaniška uprava, ki ima v skladu s posebnim zakonom v rokah upravljanje območja, vzdrževanje, investicije v infrastrukturo ter del promocije. Sama pristaniška uprava se financira s koncesinami za uporabo terminalov, pristaniškimi pristojbinami in dajatvami vezanimi na pretovor terminalov. Znotraj pristanišča pa deluje 10 terminalistov, ki obvladujejo praktično vse vrste tovorov in letno pretovorijo

140 milijonov ton blaga. S pobranimi koncesinami pristaniška uprava vlaga v razvoj pristanišča v smislu vzdrževanja in gradnje nove infrastrukture – to je tudi bistvena razlika med Hamburgom in koprskim pristaniščem. Luka Koper namreč kot enoten gospodarski subjekt združuje komercialni del in upravljanje ter sama nosi breme gradnje nove infrastrukture in vzdrževanja. Prav gradnja infrastrukture in njena amortizacija veliki meri vpliva na poslovanje Luke Koper, d.d., zato hitra primerjava s posameznimi terminalisti z drugih pristanišč ni smiselna. Od 99 milijonov evrov skupnih investicij jih bo v letu 2009 Luka Koper namenila 19 milijonov v pristaniško infrastrukturo, ostalo pa za samo pristaniško dejavnost in razvoj.

---

---

## Investirali bomo v kapacitete za pretovor alkoholov

Tudi v letu 2009 bomo nadaljevali z investicijskim ciklusom v ključno pristaniško infrastrukturo. V polnem teku je ureditev zalednih površin in nabava novih dvigal na kontejnerskem terminalu, izgradnja druge faze garažne hiše in izgradnja terminala za alkohole.

V sklopu Profitnega centra Evropski energetski terminal delujeta dva terminala, ki sta specializirana za različne vrste energentov: terminal za razsute tovore obvladuje pretežno premog ter železovo rudo, medtem ko terminal za tekoče tovore pretovarja in skladišči različne naftne derivate, letalsko gorivo, plinsko olje ter različne kemikalije. Zaradi večanja povpraševanja po skladiščnih

kapacitetah bomo v letu 2009 na obstoječem terminalu za tekoče tovore zgradili terminal za skladiščenje alkoholnih derivatov, predvsem metanola in etanola, z vso infrastrukturo za sprejem in odpremo. Metanol se sicer uporablja v kemični industriji za izdelavo formaldehida, plastike, barvil, ipd.

Vrednost investicije je ocenjena na 15 milijonov EUR, kazalniki ekonomskega elaborata pa so pokazali, da je naložba upravičena tudi v scenariju slabšega poslovanja terminala. Vsaka tako zahtevna naložba mora biti namreč podprta z jamstvom, da bo promet s tovorom potekal vsaj srednjeročno nemoteno. Dogovori s potencialnimi strankami za dolgoročni najem celotne količine novih rezervoarjev so v polnem teku, s čimer bomo zagotovili polno zasedenost vseh 31.360 m<sup>3</sup> rezervoarskih kapacitet. Na podoben način kot posel za alkohole je bil

pred dobrim letom vpeljan pretovor letalskega goriva preko koprskega pristanišča za dunajsko letališče Schwechat. Prav za ta posel družba Adria Transport, sicer v 50% lasti Luke Koper, trikrat tedensko organizira železniški prevoz na relaciji Koper - Dunaj.





## Spodbudne količine ladijskega pretovora

Marca je ta dosegel količino 1.148.214 ton blaga. Skupna količina pretovorjenega blaga v prvem kvartalu leta 2009 je tako znašala 3.712.353 ton, kar je v primerjavi z načrtovano količino za 1% več, v primerjavi z istim obdobjem lanskega leta pa za 9% manj. Kljub temu z zaskrbljenostjo zremo v prihodnost, saj so napovedi gospodarske rasti še vedno črnoglede.

V skladu s splošnim trendom v svetu, tudi v koprskem pristanišču občutimo

največji padec pretovora na področju avtomobilov. Teh je bilo v prvem kvartalu 62.333 enot, kar je za 62% manj kot v enakem obdobju lani. Kljub temu velja izpostaviti dejstvo, da nam je uspelo v tem času pridobiti nekaj novih poslov in da so ostale luke v Mediteranu zabeležile še večji padec.

S krizo v avtomobilski in jeklarski industriji je povezan tudi upad pretovora generalnih tovorov, čeprav povprečje višata les in sadje, ki sta količine,

v primerjavi z lanskim obdobjem povečala za 9 oziroma 7 odstotkov. Manjši pretovor smo zabeležili tudi pri nekaterih vrstah sipkih in razsutih tovorov.

Na področju kontejnerjev so rezultati dobri. S 85.867 pretovorjenimi TEU enotami je Luka Koper lanskoletno kvartalno količino preseгла za 3 odstotke, v primerjavi z načrti pa je bilo kontejnerjev kar za 7 odstotkov več.