



Kaj bodo prinesle zamenjave vodstev nekaterih velikih logističnih podjetij?

Trg logističnih storitev se je zaradi zmanjševanja obsega blagovnih tokov v prvem polletju letos spoprijel s stopnjevanjem pritiskov na prodajne cene, logistična podjetja pa se razmeram prilagajajo z obvladovanjem stroškov in ukrepi za zagotavljanje pozitivnega denarnega toka – Intereuropa, Luka Koper in Slovenske železnice z novimi vodstvi



ERNEST GORTAN



GREGOR VESELKO



GORAN BRANKOVIČ

CVETO PAVLIN

Prvo letošnje polletje je minilo v znamenju upada gospodarske aktivnosti in obsega proizvodnje in trgovine, kar je vplivalo tudi na slabše poslovanje logističnih podjetij v svetu in pri nas. Polletni poslovni rezultati so zato v večini podjetij slabši od lanskih in od načrtovanih. Poleg tega so v nekaterih naših večjih logističnih podjetjih, v katerih je večinski lastnik država, zamenjali nadzorne svete in uprave, kot na primer v Intereuropi, Luki Koper in Slovenskih železnicah. To pa se ni zgodilo v Viatorju & Vektorju, ki je v večinski zasebni lasti.

Zapleti pri menjavi NS in vodstev

Menjave nadzornih svetov in uprav niso potekale povsem gladko. Tako se je na primer dr. Matic Tasič z mesta prvega železničarja poslovil zelo hitro, saj njegova funkcija župana občine Prevalje ni bila združljiva s položajem generalnega direktorja Slovenskih železnic. Ker v občini ni dobil razrešnice,

se je moral iz Ljubljane vrniti na Koroško, vodenje Slovenskih železnic pa je začasno prevzel Aleš tavčar. Razpis za generalnega direktorja Slovenskih železnic je trajal kar nekaj mesecev, dokler ni bil prejšnji teden na to mesto imenovan Goran Brankovič.

V Intereuropi je nadzorni svet že spomladi iz krivdnih razlogov zamenjal predsednika uprave Andreja Lovšina in na njegovo mesto postavil Zvezdana Markežiča, ki je bil pred tem član uprave, vendar je bil tudi njegov mandat kratkotrajen, saj je na lastno željo (iz osebnih razlogov) odstopil, novi nadzorni svet pa je za predsednika uprave imenoval Ernesta Gortana, ki je vodenje Intereurope prevzel v začetku junija.

Zapletalo se je tudi z zamenjavo uprave v Luki Koper, kjer je nadzorni svet odstavil predsednika uprave Roberta Česarja in na njegovo mesto imenoval dr. Gregorja Veselka, ki so mu nekateri, čeprav so mu priznavali strokovnost in ambicioznost, očitali premalo izkušenj za vodenje Luke Koper, zaradi česar naj ne bi dolgo ostal na tem položaju. Kljub temu je na mestu predsednika uprave

ostal tudi po zadnji skupščini Luke Koper in imenovanju novega nadzornega sveta, in zdaj Luko vodi s polnim mandatom.

Najprej poslovni načrti, vizije in strategije

Novi predsedniki uprav so po prevzemu funkcij na kratko ocenili razmere v podjetjih, ki jih zdaj vodijo, in pristopili k pripravi poslovnih načrtov, vizij in strategij. »Stanje v Luki Koper je resno, ni pa alarmantno,« je prvič v vlogi predsednika uprave Luke Koper dejal Gregor Veselko in dodal, da je ob prihodu naletel na kaos, vendar mu je v treh tednih uspelo vzpostaviti normalno stanje. Zaskrbljujoče je, je dejal, da so se plače ob zmanjšanem prometu in prihodku v prvem polletju precej povečale. Za izboljšanje razmer nova uprava razmišlja tudi o dezinvestiranju.

Novi predsednik Intereuropine uprave Ernest Gortan je ob prevzemu funkcije dejal, da je položaj, v katerem se je znašla Intereuropa, zelo resen in zahteva hitro ukrepanje. Dodal je, da je po njegovem mnenju v Intereuropi veliko znanja, ki ga mora uprava

unovčiti na trgu tako, da bo vzpostavila učinkovito trženje ter optimizirala delovne in logistične procese. »Projekt v Rusiji dviga veliko prahu in je zelo pomemben za usodo Intereurope. Naložba zato zahteva veliko pozornosti. Sestaviti moramo ekipo, ki bo naložbo pripravila za zagon in začela tržiti proste zmogljivosti.«

Na železnico več tovara in potnikov

Goran Brankovič je bil na vroče mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic imenovan prejšnji teden, funkcijo pa bo prevzel 1. oktobra. Mnogi pa se že sprašujejo, koliko časa bo ostal na položaju, saj v zadnjih desetih letih niti en generalni direktor Slovenskih železnic mandata ni dokončal. Še najdlje se je obdržal Blaž Miklavčič, ki je bil pri sanaciji železnic tudi najuspešnejši, saj je največ pozornosti namenjal pridobivanju več tovorov in potnikov. To bo tudi ena najpomembnejših nalog novega generalnega direktorja. Poleg tega tudi posodobitev železniške infrastrukture, saj bo z njeno posodobitvijo mogoče preusmeriti prometne tokove s cest na železnico in s tem pritegniti več tovara in potnikov.

Brankovič bo najprej pregledal poslovanje Slovenskih železnic, nato pa bo naredil poslovni načrt družbe. »Računam na pomoč vseh, ki lahko pomagajo železnicam,« je dejal ob imenovanju. Pomoč pa bo še kako potreboval, saj bodo Slovenske železnice po ocenah do konca leta imele približno 30 milijonov evrov izgube. O tem, ali se bodo Slovenske železnice razdelile na infrastrukturni in prevozniki del, pa je Brankovič dejal, da je še prezgodaj govoriti.

Ob polletju izguba, do konca leta nič bolje

Koncern Intereuropa je v prvem letošnjem polletju ustvaril 96,8 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 28 odstotkov manj, kot so

načrtovali, in 27 odstotkov manj kot v enakem času lani. Čiste izgube je bilo 3,1 milijona evrov in nič kaj boljše napovedi niso niti do konca leta. Koncern Intereuropa na domačem trgu ustvari tretjino prihodkov od prodaje, delež prodaje na trgu EU pa je bil 23-odstoten.

Finančni odhodki so v prvem polletju presegli finančne prihodke za 3,9 milijona evrov. Izguba iz rednega poslovanja je znašala 4,8 milijona evrov. Ustvarjeni dobiček pri odplačnem prenosu dela obvladujoče družbe Intereuropa Filiala UPS na novo družbo koncerna UPS v višini 2,2 milijona evrov je v računovodskih izkazih izkazan v poslovnem izidu iz ustavljenega poslovanja.

Intereuropa je v prvih šestih mesecih letni plan naložb realizirala 40-odstotno. V tem obdobju so naložbe koncerna v osnovna sredstva znašale 12,8 milijona evrov, od tega je bilo 11,5 milijona evrov vloženih v nepremičnine. Največji del je bil namenjen za zaključek gradnje logističnega centra Moskva-Čehov in logističnega centra Samobor. Uprava družbe Intereuropa, ki jo od 10. junija vodita predsednik uprave Ernest Gortan in njegov namestnik Marko Jazbec, je predstavila program ukrepov in strategije s skupnim ciljem stabilnega in

dobičkonosnega poslovanja družbe in koncerna Intereuropa.

Težave s terminalom Moskva-Čehov

Na Intereuropine poslovne in finančne težave je poleg zmanjšane obsega blagovnih tokov v prvem polletju, ki jih je povzročila svetovna recesija, vplivalo predvsem zmanjševanje prihodkov in velike finančne obveznosti za logistični center Moskva-Čehov, za katerega je nekdanja Intereuropina uprava namenila vrtoglavih 140 milijonov evrov, posebna revizija pa je pri tej naložbi pred kratkim ugotovila kar nekaj nepravilnosti. Iz

revizijskega poročila izhaja, da bi bila lahko ta naložba cenejša za nekaj deset milijonov evrov, zaradi česar bodo v Intereuropi proti nekdanjemu vodstvu in nadzornemu svetu sprožili tožbe za povrnitev škode.

Logistični center Moskva-Čehov, ki je Intereuropin najbolj pereč problem, ki ogroža poslovanje koncerna, je končan 90-odstotno. Avtomobilski terminal dela s polno zmogljivostjo, kar pomeni, da skladišči v povprečju 17.000 avtomobilov. V fazi prevzemanja je skladišče s površino 23.000 kvadratnih metrov, tako da bi naj v kratkem zagnali tudi skladiščno dejavnost.

V Intereuropi pravijo, da bodo storili vse, da bo logistični center čim prej končan in pripravljen za polno delovanje. To se bo po predvidevanjih zgodilo konec leta. Kljub temu obstaja nevarnost, da center zaradi spremenjene ruske zakonodaje, ki ukinja carinjenje v notranjosti države in ga prenaša na meje, ne bo dobil statusa carinskega terminala. V tem pimeru bi delovala le avtomobilski in skladiščni del, carinski pa ne, kar za Intereuropo ne bi bilo dobro.

Reorganizacija špedicije in logistike

Ker je Intereuropa velik del naložbe v Rusiji financirala s posojili, ta zdaj precej bremenijo in zmanjšujejo njeno likvidnost.

Da bi ta pritisk zmanjšali, se z bankami dogovarjajo o reprogramiranju posojil, pripravili so program dezinvestiranja oziroma prodaje dela premoženja, za katerega menijo, da ga ne bodo potrebovali, več napora pa bodo namenili tudi prodajni dejavnosti in pridobivanju novih logističnih storitev.

Zaradi izboljšanja poslovanja so se v Intereuropi odločili za reorganizacijo špedicije in logistike, za povečanje tržnega deleža v Sloveniji in na trgih nekdanje Jugoslavije, ki jim bodo namenili več pozornosti kot doslej, za zniževanje vseh

stroškov in stroškov dela (zniževanje variabilnega dela plač, pospešeno upokojevanje, ne podaljšujejo pogodb za določen čas ...), za zagotavljanje finančne stabilnosti koncerna in še za nekatere druge ukrepe, ki posegajo v vse pore Intereuropinega poslovanja. Kot skrajni ukrep tudi odpuščanja niso izključena.

Boljše razmere v pomorskem prometu

Povsem drugačne razmere so v Skupini Splošna plovba, ki je v prvem polletju ustvarila 73,6 milijona evrov prihodka, kar je približno tretjino manj kot lani, ko je bilo rekordno leto na trgu razsutih tovorov in za slovenskega ladjarja na splošno, in 13,5 milijona čistega dobička. Naj spomnimo, da je Splošna plovba lani ustvarila 215 milijonov evrov prihodka in kar 61,3 milijona evrov čistega dobička. Če bo letošnji rezultat na koncu leta pol slabši, bo to vseeno občudovanja vreden dosežek.

V Splošni plovbi ocenjujejo, da so razmere v pomorskih prevozih glede na razmere v svetovnem gospodarstvu dokaj dobre. Čeprav je konec lanskega leta kazalo, da bo poslovanje na pomorskem trgu ena sama katastrofa, se je že spomladi letos položaj precej popravil. Lani maja je namreč Baltic Dry Index (BDI), s katerim londonska pomorska borza spremlja gibanje ladijskih voznin za razsute tovore, dosegel rekordnih 11.793 točk, v začetku lanskega decembra je padel na rekordno nizkih 663 točk, sredi letošnjega poletja pa je presegel 4000 točk, kar je znak boljših razmer na pomorskem trgu.

Zanje ima spet zasluge Kitajska, ki tako rekoč brez zadržkov na veliko kupuje železovo rudo in premog v Južni Ameriki in Avstraliji. Kljub veliki ponudbi ladijskega prostora in številnim novim ladjam, ki prihajajo iz ladjedelnic, je gneča v avstralskih in južnoameriških

pristaniščih precejšnja. Avgusta so voznine za razsute tovore na svetovnem trgu pomorskih voznin spet nekoliko upadle, vendar v Splošni plovbi kljub temu menijo, da bodo lahko do konca leta vsaj podvojili polletni poslovni izid.

Prihodnje leto še dve novi ladji

V skladu z odločitvijo večinskega lastnika Splošne plovbe, to je nemški ladjar Peter Döhle, da bo pet let dobiček skupine vlagal v razvoj in obnovo ladjevja Splošne plovbe, so sredi poletja za 8,3 milijona dolarjev kupili še drugi del ladje, ki jo je Splošna plovba upravljala že doslej, prvi del pa so kupili leta 2005. Gre za 11 let staro ladjo Glen Mooar, ki zdaj pluje pod imenom Slavnik. Ladja je dolga 183 in široka 31 metrov. Namenjena je prevozu razsutih tovorov in je zato zaposlena v prosti plovbi. Ladja Slavnik je zdaj med večjimi ladjami slovenskega ladjarja, saj ima nosilnost 46.750 ton. Čeprav je Splošna plovba letos za staro železo prodala štiri ladje, je nosilnost njenih 22 ladij še vedno več kot 900.000 ton in se bo prihodnje leto še povečala.

Že ta mesec bodo v kitajski ladjedelnici Hantong v Nantongu ob reki Jangce postavili kobilico za novo ladjo, ki jo je Splošna plovna naročila lani. Ladja nosilnosti 57.000 ton bo zgrajena predvidoma februarja prihodnje leto. V isti ladjedelnici bodo sredi prihodnjega leta zgradili še eno takšno ladjo. Financiranje novih ladij, ki bosta stali 50 milijonov evrov, je zagotovljeno. Z novimi ladjami bo nosilnost ladjevja Splošne plovbe zopet preseгла milijon ton, vendar bo ladjevje v povprečju precej mlajše in sodobnejše.

Manj potnikov in manj dobička

Aerodrom Ljubljana je imel v prvi polovici letošnjega leta 612.779 potnikov oziroma dobro petino manj kot v enakem obdobju lani. Družba je v tem obdobju ustvarila 2,9 milijona

evrov dobička, kar je dobrih 42 odstotkov manj kot v enakem obdobju lani, ko ga je bilo 5,1 milijona evrov. Zaostajanje za prvim polletjem lanskega leta v Aerodromu Ljubljana poleg slabših gospodarskih razmer pripisujejo še dejstvu, da je Slovenija takrat predsedovala EU, zaradi česar je bil fizični obseg prometa precej večji.

Zmanjšanje števila potnikov je bilo večje pri tujih prevoznikih, ki imajo v primerjavi z lanskimi prvimi šestimi meseci za tretjino manj potnikov, medtem ko se je število potnikov domačega letalskega prevoznika Adrie Airways zmanjšalo za 17,4 odstotka. Za slabo četrtino se je glede na prvo polovico lanskega leta zmanjšalo tudi število potnikov nizkocenovnih letalskih prevoznikov.

Zaradi manjšega števila potnikov so se zmanjšali poslovni prihodki, ki jih je bilo 15,4 milijona evrov, kar je 18 odstotkov manj kot v enakem obdobju lani. Poslovnih odhodkov je bilo 12,7 milijona evrov, kar je za 4,6 odstotka manj kot v enakem obdobju lani. Poslovni izid iz poslovanja v višini 2,7 milijona evrov se je v primerjavi z doseženim v prvi polovici leta 2008 zmanjšal za več kot polovico, letni načrt pa je dosežen 33,5-odstotno.

Kljub krizi brez naložb ne gre

Zaradi naložb, ki jih je Aerodrom Ljubljana opravil maja in junija, so bile kratkoročne poslovne obveznosti 30. junija za 123 odstotkov višje kot ob koncu lanskega leta. Bilo jih je za 8,8 milijona evrov. Med najpomembnejšimi sta izvedba prve faze rekonstrukcije vzletno-pristajalne steze, ki je Aerodrom stala 2,9 milijona evrov, in razširitev glavne letališke ploščadi, za kar so do konca poletja namenili 2,5 milijona evrov.

Predsednik uprave Aerodroma Ljubljana Zmago Skobir v prihodnjih mesecih povečanja števila potnikov v primerjavi z lanskim letom, ko se

Stran / Page: 20

Doseg / Reach: 50000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1426 cm2

4 / 5

je septembra začelo kazati resnejše upadanje potnikov, ne pričakuje. Zima, ki naj bi bila podobna lanski, ne bo lahka, bitka za preživetje in konsolidacija pa bosta hudi in intenzivni vse do prihodnjega poletja. Neugodna gibanja fizičnega obsega prometa se bodo pokazala tudi v finančnih podatkih. Po ocenah iz popravljenega letnega načrta naj bi bili poslovni prihodki in prihodki od prodaje za dobrih šest odstotkov manjši od prvotno načrtovanih.

Najbolje gre kontejnerskemu pretovoru

Poslovni rezultati Luke Koper za prvo polletje so najslabši v zadnjih desetih letih. V koprsko pristanišče je v prvi polovici leta priplulo 971 ladij, lani do konca junija 1148. Pretovor se je zmanjšal, bilo ga je 6,36 milijona ton, za 21 odstotkov. Najbolj, za polovico, se je zmanjšal pretovor avtomobilov in razsutih tovor (premoga in železove rude), medtem ko so pri večini drugih tovorov dosegli načrtovane količine.

Ob polletju je bilo razsutih tovorov samo 2,7 milijona ton. Lani jih je bilo v enakem času 3,9 milijona ton. Vozil je bilo v šestih mesecih 140.000, lani v enakem času kar 314.000. Kljub temu Luka Koper ohranja prednost pred konkurenčnimi pristanišči na Jadranu oziroma v Sredozemlju. Še zmeraj je imela večji pretovor kontejnerjev kot Trst, kjer so jih v šestih mesecih pretovorili 141.000 ali skoraj 16 odstotkov manj, v Kopru pa 165.000, kar je bilo le štiri odstotke manj.

K dobrim rezultatom kontejnerskega terminala največ pripomore nova kontejnerska linija Koper–Daljni vzhod, ki so jo uvedli z danskim ladjarjem Maerskom in francoskim CMA-CMG. Ker so sredi avgusta v pristanišče pripeljali dve veliki novi dvigali za raztovor ladij velikosti post-panamax, jeseni pa bodo dobili še dve takšni dvigali, se bo pretovor kontejnerjev v drugi

polovici leta, takšne so napovedi, še izboljšal.

Kazalci navzdol, plače navzgor

Prihodkov je bilo v Luki Koper ob polletju 59,6 milijona evrov, to je 14 odstotkov manj kot v lanskem polletju. Čistega dobička je bilo le 3,7 milijona, medtem ko ga je bilo lani več kot štirikrat več – 15,6 milijona evrov. Stroškov je bilo za 52,7 milijona evrov ali odstotek manj. Dobro so obvladovali stroške materiala in storitev, slabše pa stroške dela. Plače so se namreč povečale za 16 odstotkov, stroški financiranja pa so jim prinesli 2,7 milijona evrov izgube, medtem ko so imeli v prejšnjih letih iz istega naslova najmanj toliko dobička. Čista donosnost kapitala se je štirikrat zmanjšala – z lanskih 9,29 na letošnjih 2,34 odstotka.

Za umiritev razmer in izboljšanje poslovanja je predsednik uprave Gregor Veselko pripravil ukrepe in novo strategijo razvoja Luke Koper, s katero se je nadzorni svet seznanil konec avgusta, sprejel pa pred kratkim. Program sanacije Luke Koper se ponovno usmerja k osnovni dejavnosti, torej pristaniškemu sistemu. Luka Koper se iz zalednih terminalov kljub temu ne namerava umakniti, čeprav nova uprava razmišlja tudi o dezinvestiranju.

Izredna revizija, ki jo v Luki Koper opravlja revizijska hiša Pricewaterhouse Coopers, je opozorila na več kritičnih točk. Med drugim tudi na sodelovanje pri nekaterih investicijah, za katere mora nova uprava poiskati rešitve. Prav tako se mora posvetiti drugim težavam, na katere opozarja revizija. Ugotovitve drugega kroga revizije bodo znane čez dva meseca, nato bo sledil še tretji krog.

Ne bo šlo brez popravka plana

V prvih šestih mesecih je Adria Airways prepeljala 503.438 potnikov, kar je 16

odstotkov manj kot v enakem obdobju lani. Zmanjšanju fizičnega prometa sledi tudi slabši finančni rezultat. Največje zmanjšanje letalskega prometa je bilo na nemško govorečih poslovnih destinacijah in v Bruslju (za skoraj 20 odstotkov), medtem ko so na nekaterih balkanskih linijah imeli celo več potnikov kot v prvem lanskem polletju. To velja predvsem za Skopje, Prištino in Sarajevo. V prvih šestih mesecih letos so prepeljali tudi 911 ton blaga, kar je 20 odstotkov manj kot lani v prvem polletju.

V Adrii ugotavljajo, da je število letos prepeljanih potnikov bolj primerljivo z letom 2007, in ne z lanskim, ko je Slovenija predsedovala EU in je bilo zato več potnikov. Ob tem je pomembno, da ima Adria letos tri letala več kot pred dvema letoma, kar pomeni, da ima skoraj četrtno večje zmogljivosti po številu sedežev, 15 odstotkov več pilotov in 17 odstotkov več stevardes. Zaradi večjih zmogljivosti je amortizacija 63 odstotkov višja oziroma sedem milijonov evrov, višji pa so tudi stroški zavarovanja letal.

Na podlagi razmer v letalskem prometu in polletnih rezultatov v Adrii Airways ocenjujejo, da bodo imeli konec leta 3,2 milijona evrov izgube pred obrestmi in davki (EBIT). Zato je vodstvo že pripravilo rebalans poslovnega načrta, v katerem načrtujejo 16 odstotkov nižje prihodke kot na začetku leta in 15 odstotkov nižje stroške poslovanja. Kljub zelo slabim razmeram poslovanja ne pričakujejo insolventnosti, prav tako je v rebalansu načrtovano tekoče pokrivanje vseh obveznosti iz poslovanja, pozitiven denarni tok in zniževanje zadolženosti v skladu s podpisanimi dogovori.

Pošta le malo pod načrti

Med večja logistična podjetja sodi tudi Pošta Slovenije, ki je v prvem polletju kljub slabšim gospodarskim razmeram in približno šest odstotkov manjšemu obsegu storitev

Stran / Page: 20

Doseg / Reach: 50000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1426 cm2

5 / 5

dosegla pričakovane poslovne rezultate. Pozitivnega poslovnega izida je bilo 13,3 milijona evra. V prvem polletju so uspešno poslovale tudi kapitalsko povezane družbe Pošte Slovenije, to so PBS, EPPS, Športna loterija in igre na srečo ter Feniksšped. Uprava Pošte Slovenije na čelu z Alešem Havcem ocenjuje, da bodo poslovni načrt za letos uresničili.

V Pošti prav tako menijo, da na njihovo poslovanje ne bo bistveno vplival zakon o poštnih storitvah, ki je začel veljati 2. avgusta. Zakon je posledica sprejetja evropske direktive, po kateri mora biti trg poštnih storitev popolnoma sproščen do konca leta 2010. Cilji novega zakona so zagotavljanje kakovostne in dostopne univerzalne poštne storitve najmanj petkrat tedensko za vse prebivalce Slovenije, varstvo pravic uporabnikov in spodbujanje učinkovite konkurence – vse za popolno odprtje in razširitev trga poštnih storitev.