

Mr. **Tomaž Lotrič**, univ. dipl. ing. prometa
Združenje šoferjev in avtomehaničev Celje

Prof. dr. sc. **Ratko Zelenika**
Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci
Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka, Hrvatska

Tina Velenšek, univ. dipl. ing. prometa,
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo

Poslovna politika v funkciji uspešnosti poslovanja Luke Koper

Povzetek

S procesom globalizacije in mednarodnega povezovanja je prepletena tudi Slovenija, oziroma Luka Koper. Obstoječe in načrtovane povezave s srednjo in vzhodnoevropskimi državami preko pristanišča v Kopru predstavljajo pomembno priložnost za celotno slovensko gospodarstvo. Tako ima Luka Koper, kot največje vozlišče pomorskega, železniškega in cestnega prevoza v Sloveniji, pomembno vlogo v prevozni verigi blaga. Leži na najkrajši prevozni poti, ki povezuje srednjo in vzhodno Evropo z državami Sredozemlja in državami Bližnjega, Srednjega in Daljnega vzhoda.

Pri tem pa članek podaja možnosti razvoja Luke Koper iz predpostavk poslovne politike. Na težnji nadaljnega trajnostnega razvoja ob učinkoviti normativni ureditvi dejavnikov uspešnosti proizvodne politike, kadrovske politike in viziji tržne politike, kot sodobne luke za srednjo in vzhodno Evropo. Pri tem pa ob zavisti ekološke politike podjetja in regije ter ob profitabilni finančni politiki vzpostaviti razvojno politiko Luke Koper v celostni logistično distribucijski center širše regije.

Ključne besede: poslovna politika, proizvodna politika, kadrovska politika, tržna politika, ekološka politika, finančna politika in razvojna politika

1. Uvod

Politika poslovanja Luke Koper danes ne pomeni več samo ukvarjanje s trenutnimi poslovnimi problemi in reševanje le-teh. Uspeh sodobnega poslovanja Luke Koper je predvsem v pravočasnem prepoznavanju morebitnih nevarnosti, ki lahko ogrozijo poslovanje. Tudi konkurenčne prednosti ne botrujejo na uspešnost če se Luka Koper hitro ne odziva nanje. Pri tem se morajo odražati sposobnosti poslovanja Luke Koper,

da v pravem trenutku prepozna najustrežnejšo priložnost in jo kar najbolje izkoristijo podjetju v prid.

Prav tako se v tržni konkurenci potrebno zavedati, da ostra konkurenca, dinamično okolje, globalizacija in nenehno iskanje novih tržnih možnosti za dolgoročni obstoj in uspešno poslovanje Luke Koper ni dovolj le dobro delati, ampak je potrebno mnogo več. Potrebno je neprestano slediti, kaj dela konkurenca, kako se obnaša trg, kako okolje vpliva na Luke Koper in obratno, nujno potrebno je biti inovativen in prilagodljiv. Na ta način se bodo v Luke Koper identificirali tisti skriti potenciali, ki bodo omogočali kasnejšo rast in razvoj.

S takšno problematiko se definira problem raziskovanja: **S pravilno strategijo poslovne politike prebroditi vse škodljive posledice kot so tehnični, tehnološki, organizacijski, organizacijski in pravni ter družbi Luke Koper vzpostaviti temeljne norme za učinkovito poslovanje na evropskem kot svetovnem tržišču. Prav iz takšnega vidika je potrebno te probleme konsistentno raziskati, diagnosticirati in primerno rešiti, saj le ti implicirajo in multiplicirajo številne škodljive posledice za poslovno politiko Luke Koper in slovensko gospodarstvo ter družbo v celoti.**

Iz te problematike in problema raziskovanja se definira predmet raziskave: **znanstveno raziskati, ugotoviti in diagnosticirati, kadrovske, tržne, proizvodne, finančne in razvojne in druge bistvene značilnosti poslovne politike Luke Koper za čim učinkovitejši konkurenčni nastop na mednarodnih trgih luških storitev.**

Problem in predmet se nanaša na šest medsebojno povezanih objektov raziskovanja: **proizvodna politika, kadrovska politika, tržna politika, ekološka politika, finančna politika in razvojna politika Luke Koper.**

Skladno problemu, predmetu in objektu raziskave je postavljena znanstvena hipoteza: **Konsistentni rezultati raziskave o poslovni politiki, osnovanju dejavnosti in razvoju Luke Koper, a posebej o pomembnosti proizvodne, tržne, kadrovske ekološke in finančne politike in razvojne politike predstavljajo znanstveno paradigmo za determiniranje temeljnih izhodišč strategije trajnostne rasti in razvoja Luke Koper v 21. stoletju.**

Neposredno in v najožji povezavi s problemom, predmetom raziskovanja ter s postavljenimi hipotezami so determinirani **nameni in cilji raziskovanja: V okviru prometnih znanosti raziskati najvažnejše fenomene, gospodarstva, prometne politike, s prikazom in analiziranjem poslovne politike Luke Koper (kadrovske, tržne, proizvodne in razvojne). S tem pa ustvariti celovit pregled in jih povezati v celoto, elaborirati temeljne predpostavke in realne možnosti Luke Koper s katerimi bi svojo tržno usmerjenostjo omogočale uspešen in učinkovit konkurenčen nastop na trgu ter rast in razvoj luke in posledično prometnega sistema.**

2. Teoretične značilnosti poslovne politike

Da bi razumeli pomen poslovne politike, z vsebino in dinamiko razvoja ter uspešno poslovanje podjetja splošno kot tudi Luke Koper, je potrebno elaborirati nekaj temeljnih tem, kot so: **1) poslanstvo podjetja, 2) vizija podjetja, 3) strategija podjetja in 4) poslovna politika in njene podpolitike.**

2.1. Poslanstvo podjetja

Jedro osnovne dejavnosti podjetja je v poslanstvu, ki se izraža v njegovi vlogi in zaupani nalogi, v odnosu do njegovega okolja. V poslanstvu opredeljuje podjetje svojo vlogo v tem okolju, opredeljuje pa tudi osnovne značilnosti svojega ravnanja v okolju. Daljnovidno se lahko izrazi poslanstvo v viziji, dolgoročno pa tudi v veliki zamisli v podjetju [2, 117].

Skozi poslanstvo podjetje izraža svoj namen s smotri. Smotri opredeljujejo namembnost obstoja in razvoja, kakor tudi delovanja in obnašanja podjetja. Izhajajoč različnih interesov ima podjetje hkrati več različnih smotrov. Pri tem pa so posebej pomembni sproti stalni smotri, ki se morajo uresničevati sproti in vodijo k trajnim raznovrstnim smotrom podjetja in njegovih udeležencev.

Na podlagi takšnih dejstev in predpostavk si je **Luka Koper** s svojimi hčerinskimi podjetji zadala poslanstvo, da s svojimi pristaniškimi in logističnimi storitvami na najkrajši poti do osrčja Evrope ponuja možnosti čim lažjega vzpostavljanja gospodarskih povezav.

2.2. Vizija podjetja

Nekaj, kar presega optično zaznavanje in omogoča managerju, da predvidi in se izogne komercialni katastrofi, medtem ko se drugi (ki nima vizije) spotakne in pade. Vizija je plod domišljije, te pa v poslovnem svetu močno primanjkuje.

Iz proučevanih virov ni zaslediti, da bi vizije planirali. Vizije iščemo, oblikujemo, razvijamo. Luka Koper ima v svoji **viziji** zapisano, da postane vodilni pristaniški in logistični sistem za države srednje Evrope.

2.3. Strategija podjetja

Poslovna strategija podjetja je metoda določanja vseh potrebnih sredstev (virov), potrebnih za doseganje vseh ciljev poslovne politike. Pri poslovni strategiji določimo zgolj vse potrebne vire za vse načrtovane projekte.

V okviru oblikovane strategije določamo tudi [1, 82]: vrstni red, potreben čas in intenziteto doseganja ciljev, potrebnih za uresničevanje vseh ciljnih misij.

2.4. Poslovna politika in njene podpolitike

Poslovno politiko podjetja oblikujemo tako, da določimo temeljne dejavnosti sistema z namenom doseganja končnih, časovno določenih, dosegljivih podjetniških ciljev podjetja. Poslovna politika je semantična oblika vezi med vrednotami, vizijo, poslanstvom in podjetniškimi cilji gospodarske družbe. **Zagotavlja najučinkovitejšo in najhitrejšo pot do uresničitve izbranega osnovnega cilja.** Poslovna politika je lahko formulirana zelo raznovrstno: ob upoštevanju iste vizije, poslanstva in ciljev je vedno mogoče oblikovati več različnih inačic poslovne politike, ki lahko podjetje privedejo do enakih končnih učinkov.

Pri oblikovanju poslovne politike sta trdno določeni samo dve točki **začetna – vizija in poslanstvo ter končna cilj.** Med začetno in končno točko je mogoče izbrati več poti, ki so lahko različne inačice in upoštevajo različne parametre okolja, v katerem sistem deluje ali bo deloval. Poslovno politiko je mogoče **sproti prilagajati, spreminjati in dopolnjevati.**

Takšne lastnosti poslovne politike nam ponujajo zelo dragocene prvine prilagajanja novim okoliščinam in drugačnim odločitvam uprave. Zaradi te gibčnosti se poslovna politika podjetja lahko deli praviloma po dveh kriterijih [4, 482]: po časovnem razdobju (dolgoročno, srednjeročno in kratkoročno poslovno politiko) in po vsebini (splošno poslovno politiko in več posebnih poslovnih politik - proizvodna, kadrovska, tržna finančna in razvojna).

3. Ustanovitev, dejavnost in razvoj Luke Koper

Da bi se lahko predstavili objektivni rezultati poslovne politike v funkciji uspešnosti poslovanja Luke Koper je potrebno v okviru ustanovitve, dejavnosti in razvoja Luke Koper elaborirati: **1) osnovne karakteristike Luke Koper, 2) zgodovina Luke Koper, 3) organizacija Luke Koper in 4) lastniška struktura Luke Koper.**

3.1. Osnovne karakteristike Luke Koper

Luka Koper leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje Srednjo in Vzhodno Evropo z državami Sredozemlja, Bližnjega, Srednjega ter preko Sueškega prekopa Daljnega vzhoda. S svojimi storitvami pokriva območje z velikim ekonomskim potencialom. Le-to vključuje države, ki so oziroma bodo v bližnji prihodnosti članice velikih evropskih in tudi svetovnih gospodarskih integracij, in sicer Slovenija, Avstrija, Madžarska, Nemčija, Češka, Slovaška, Poljska, Italija in druge. Srednja ter Vzhodna Evropa predstavljata za Luko Koper bogato zaledje, s katerim ga povezujejo dobre logistične in telekomunikacijske povezave. Geoprometna lega koprskega pristanišča omogoča mednarodne trgovinske tokove in je ena osnovnih konkurenčnih prednosti Luke Koper.

Luka Koper, d.d., ima v rokah upravljanje, operativno vodenje, izvajanje in trženje osnovnih (pretovornih in skladiščnih) in dodatnih storitev v enajstih specializiranih terminalih. Terminali so tržno-programsko in tehnično-tehnološko zaključeni deli podjetja in poslujejo kot profitni centri. Strokovne službe, ki so organizirane v okviru pristaniške uprave, zagotavljajo enovito pripravo in izvajanje različnih podpornih ter razvojnih aktivnosti v družbi. Luka Koper, d.d., je matična družba koncerna. Storitve, ki jih nudijo v koncernu povezane družbe, zaokrožujejo celovito ponudbo storitev v koprskem pristanišču.

Osnovna zmogljivost Luke Koper je večnamensko pristanišče, opremljeno in usposobljeno za pretovor vseh vrst blaga. Z univerzalno ponudbo storitev zagotavlja hitro prilagajanje željam in potrebam strank [7, 12]: razpoložljiva površina: 16.000.000 m², vsa površina v uporabi: 4.737.000m², površina pokritih skladišč: 313.000 m², površina odprtih skladišč: 966.000 m², rezervoarji: 53.000 m³, silosi (enkratna kapaciteta): 81.000 ton, dolžina obale: 2.578 m, število privezov: 23 in največja globina morja: -18 m.

3.2. Zgodovina Luke Koper

Koper je bil zaradi svoje ugodne geografske lege v svoji zgodovini pomembno križišče pomorskih in kopnih trgovskih poti. Veljalo je za pomembno pomorsko središče, predvsem med petstoletno vladavino Benetk. Sledila je stoletna vladavina Avstro-Ogrske in za tem tridesetletna vladavina Italije. Po drugi svetovni vojni je Koper pripadel Jugoslaviji in z osamosvojitvijo leta 1991 Sloveniji. Sloves pomorskega mesta se mu je povrnil z uveljavitvijo Luke Koper v mednarodnih pomorskih transportnih tokovih. Pristanišče je bilo ustanovljeno leta 1957. Le dobro leto po ustanovitvi je ob obali koprskega pristanišča, ki je takrat merila le 135 metrov, pristala prva čezoceanska ladja Gorica. Že v prvem letu delovanja koprskega pristanišča je bilo pretovorjenih 58.000 ton različnega blaga, predvsem za potrebe slovenskega in jugoslovanskega trga.

Najpomembnejše prelomnice v razvoju pristanišča so [6, 12]:

- 2004 Luka Koper, d.d. dobi status BIP točke (border inspection post) za blago, namenjeno v EU dokončna ureditev terminala za rzsute tovore, ki se preimenuje v Evropski energetske terminal prodaja deleža v družbi Trieste International Container Terminal
- 2005 Prejem evropskega priznanja za poslovno odličnost fundacije EFQM, European Foundation for Quality Management, nakup novega kontejnerskega dvigala, letni ladijski pretovor preseže 13 milijonov ton.
- 2006 Prejem nagrade za finaliste Evropske poslovne odličnosti, ladijski pretovor preseže 14 milijonov ton.
- 2008 Podpis koncesijske pogodbe med Luko Koper in državo za obdobje 35 let.

3.3. Organizacija Luke Koper

Osnovni elementi oblikovanja notranje organizacijske strukture je uprava družbe, ki je istočasno usmerjevalec razvoja. Njena vloga se osredotoča predvsem na zagotavljanje optimalnih pogojev za delovanje profitnih centrov in družbe v celoti. Profitni centri dobivajo pomembnejšo vlogo in postajajo vedno boljše usposobljeni za aktivno in usklajeno nastopanje na trgu. Strokovne službe so nosilci razvoja družbe. Enovita priprava in izvajanje podpornih in razvojnih aktivnosti zagotavljata večjo koncentracijo potrebnih znanj in večjo racionalnost izvedbe. Načela organizacijskega razvoja Luke Koper so: vsaka poslovna funkcija ima ustvarjalno vlogo, znanje in fleksibilnost organizacije za uspešno prilagajanje tržnim in drugim spremembam v okolju, načela učeče se organizacije in ravnovesje med funkcijsko opredeljenimi področji in delovnimi nalogami. Del poslovnega sistema koncerna Luka Koper so Luka Koper, d.d., (matična družba) in odvisne družbe: Adria-Tow, Atnet, Inpo, Pristan in T.I.C.T., s.p.a. (Interni akti Luke Koper).

3.4. Lastniška struktura Luke Koper

Republika Slovenija kot lastnik javnega dobra v pristanišču zagotavlja razvoj pristaniške infrastrukture, ki je potrebna za nemoteno uresničevanje razvojnih načrtov edinega slovenskega pristanišča. Luka Koper kot koncesionar skrbi za vzdrževanje osnovne pristaniške infrastrukture, ki sodi v kategorijo javnega dobra (obale, plovne poti).

Osnovni kapital Luke Koper, d.d., sestavlja 14.000.000 delnic. 6.860.000 delnic ali 49% je prednostnih participativnih delnic, ki so v lasti Republike Slovenije. Na organiziranem trgu Ljubljanske borze se trguje s 7.140.000 rednimi delnicami Luke Koper, d.d., ki imajo oznako LKPG [7, 25].

4. Proizvodna politika – dejavnik uspešnosti poslovanja Luke Koper

Zelo zapleteno in zahtevno problematiko o proizvodni politiki v Luki Koper je mogoče prezentirati v naslednjih tematskih sklopih: **1) proizvodna politika v funkciji geografske pomembnosti Luke Koper, 2) analiza in ocena dejavnikov infrastrukturne proizvodne politike za uspešnost Luke Koper in 3) analiza in ocena suprastrukturnih dejavnikov proizvodne politike za uspešnost Luke Koper.**

4.1. Proizvodna politika v funkciji geografske pomembnosti za Luko Koper

Za vsako politiko pa tudi za proizvodno politiko podjetja je pomemben transportni sistem, ki je rezultat družbenega razvoja ter predstavlja aktivno vlogo v posameznih segmentih razvoja. Nemogoče je načrtovati ekonomski razvoj brez načrtovanja tran-

sportnega sistema. Transportni sistem je pomembni dejavnik pri ekonomskem razvoju ker zagotavlja nemoten razvoj gospodarstva s prevozom surovin in končnih izdelkov [5, 121].

Prav zaledje koprskega pristanišča predstavlja pomembno prednost Luke Koper, saj zaobsega razsežno območje z velikim ekonomskim potencialom in hitro razvijajočimi se gospodarstvi. Najpomembnejša poslovna središča so iz Kopra dosegljiva v manj kot enem dnevu. Preko slovenskega ozemlja potekata panevropska koridorja št. V. in X., na katere je navezано tudi koprsko pristanišče.

Prav zato si v Luki Koper, d.d. med prioritete naloge zastavljajo ravno krepitev povezanosti pristaniškega sistema s cestnimi železniškimi in morskimi povezavami.

4.2. Analiza in ocena dejavnikov infrastrukturne proizvodnje politike za uspešnost Luke Koper

Objektivna pomembnost delovnih sredstev, kot elementov proizvodnje prometnih storitev v pristanišču Luke Koper se bo dokazala v naslednjih dveh poglavjih: **1) ocena stopnje razvitosti in uspešnosti kontejnerskega in Ro-Ro terminala 2) ocena stopnje razvitosti in uspešnosti avtomobilskega terminala, 3) ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za generalni tovor, 4) ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za sipke tovore in 5) ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za tekoče tovore.**

4.2.1. Ocena stopnje razvitosti in uspešnosti kontejnerskega in ro-ro terminala

Kontejnerski in RO-RO terminal je opremljen z obalnimi kontejnerskimi dvigali in s številno premično mehanizacijo. Usposobljen je za vse vrste manipulacij z navadnimi, frigo, zbirnimi in drugimi specialnimi kontejnerji. Na terminalu opravljajo poleg pretovora kontejnerjev tudi razne dopolnilne storitve, kot so: polnjenje in praznjenje kontejnerjev, dezinfekcija, kemično čiščenje kontejnerjev ter čiščenje kontejnerjev s paro, popravila kontejnerjev in druga dela na kontejnerjih. Na tem terminalu je možno tudi servisiranje in oskrba frigo kontejnerjev.

Poleg tega je terminal usposobljen za manipuliranje s projektnimi tovari in za pretovor težkih tovorov do 50 ton. Luka Koper opravlja tudi pretovor plovil. Pretovoru vozil so namenjene tri RO-RO zapornice, njihove skladiščne površine v neposrednem zaledju obale pa nenehno naraščajo. V letu 2009 je terminal pretovoril skoraj 343.000 TEU kar pa še vedno zaostaja za možnostjo obstoječega terminala, ki lahko pretovori približno 600.000 TEU na leto.

Iz SWOT analize lahko povzamemo, da bo Luka Koper skozi svoj ugled evropskega pristanišča močno pridobila. S poglobljanjem ugreza bo to pristanišče lahko sprejemalo tudi večje kontejnerske ladje, ki trenutno opravljajo prevoze preko večjih evropskih pristanišč (Hamburg, Rotterdam, Benetke, itd.). Priložnost Luke Koper se

kaže tudi v tem, da s povezovanjem z notranjimi – kopenskimi terminali nudi kombinirane Transporte do notranjih terminalov, oz. prevzema blago v Ljubljani, Mariboru, Dunaju, Budimpešti ipd.

4.2.2. Ocena stopnje razvitosti in uspešnosti avtomobilskega terminala

Avtomobilski terminal Luke Koper predstavlja enega najsodobnejših in največjih avtomobilskih terminalov v Sredozemlju usposobljena za pretovor avtomobilov v uvozni in izvozni smeri. Luško Infrastrukturo predstavljajo predvsem asfaltirane, ograjene in osvetljene površine s celovitim video sistemom, ki omogoča najvišjo stopnjo varovanja 24 ur na dan. Operativno delo na terminalu pa je v celoti računalniško podprto. Do skladiščnih površin sta speljana dva železniška tira z rampami. V sodobno opremljenih delavnicah opravljajo po potrebi še dekonzervacijo in konzervacijo vozil, PDI-multi servis, dodatno opremljanje vozil po želji kupcev, razna popravila - mehanska, ličarska, avtopleskarska (vseh vrst poškodb, ki lahko nastanejo pri tovrstnem transportu).

V neposredni bližini terminala so zaprta skladišča z možnostjo skladiščenja rezervnih delov, demontažo in pakiranje avtomobilskih delov. Terminal razpolaga z garažno hišo katere kapaciteta se nenehno veča in je v letu 2009 znašala 6.000 avtomobilov. Infrastruktura avtomobilskega terminala zavzema 800 m operativne obale s 7 privezi, 4 Ro-Ro rampami, 6 železniškimi rampami, letna kapaciteta pretovora pa je 600.000 vozil. Za skladiščenje avtomobilov imajo 750.000 m² odkritih in 125.000 m² pokritih skladiščnih površin in v petih etažah garažne hiše s 6.000 parkirnimi mesti pokritih površin [8].

Iz SWOT analize za avtomobilski terminal lahko ugotovimo da ni problem v infrastrukturi ali usposobljenosti delavcev. Največji problem je to da zaradi slabo prepoznavnega imidža v svetu in slabi tržni politiki so se posledično blagovni tokovi preusmerjali v druga evropska pristanišča. Navkljub močnemu trudu in znatnim vlaganjem v infrastrukturo pa je te tokove zlo težko preusmerit drugam in sicer v Luko Koper. Vendar iz poslovanja avtomobilskega terminala jim to uspeva.

4.2.3. Ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za generalni tovor

Specializiranost ljudi in naprav za manipuliranje z generalnimi tovari (kava, riž, sladkor, bombaž, kovinski in nekovinski izdelki, papir in celuloza, leseni izdelki, idr.) je na tem terminalu že tradicionalna. Delovne izkušnje, poznavanje zahtev blaga in želja strank je pripeljalo do koncentracije generalnega tovora v Koper v domačem in tranzitnem prometu. Ponudba pretovora in skladiščenja se dopolnjuje z različnimi drugimi storitvami (označevanje, uvrečevanje, tehtanje, čiščenje, vzorkovanje, pakiranje, poliranje, paletiranje, ovijanje paletnega blaga in druga dopolnilna dela).

Infrastrukturo za generalni tovor kot predstavlja operativna obala v dolžini 840 metrov s 6 privezi tudi do globine 12,5 m ter z večnamenskimi odprtimi zaprtimi in nadkritimi skladiščnimi površinami. V skupino terminala za generalni tovor spada

tudi infrastruktura terminala za sadje in terminal za les in živo živino. V infrastrukturo terminala za sadje sovпада 450 m dolžine obale s 3 privezi. S kondicionarnim skladiščem velikosti 18.600 m² z možnostjo reguliranja vlage in temperature od 0 do + 20°C, hladilnico za globoko zmrzovanje in zorilnico za banane z zmogljivostjo 1.800 ton/mesec, če je blago v embalaži ali paletizirano. Infrastruktura terminala za les predstavlja 60.500 m² zaprtih skladiščnih površin in 58.500 odprtih ter da luka razpolaga s 3 namakalnicami in 1 sušilnico z dvema komorama. Infrastruktura terminala za živino predstavlja sodobne hleve in opremo za pretovor živine ter ostali spremljajoči objekti, namenjeni za vzdrževanje veterinarsko-sanitarnega reda ter oskrbi in predpisanemu počitku živine. Terminal zajema dva hleva s kapaciteto 1300 glav živine [8].

Iz SWOT analize lahko razberemo, da z nudenjem dodatnih logističnih storitev pri distribuciji, predelavi in dodelavi blaga, realno obstaja možnost povečanja količine pretovorjenega blaga. Na blagovne tokove ne vplivajo samo dobra pristaniška infrastruktura, temveč tudi povezava s prodajalci in kupci blaga, agenti, ladjarji, špediterji, prevozniki, ki posredno lahko vplivajo na izbiro Luke Koper, d.d., kot kraja, kjer bodo blago pretovarjali. Z redno udeležbo na mednarodnih sejmih in predstavitev možnost, kjer se v večini primerov tudi trguje z generalnim blagom, ter z neposrednimi stiki z vsemi prej naštetimi subjekti lahko neposredno vplivajo na dvig količine blaga, ki lahko pride v Luko Koper.

4.2.4. Ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za sipke in rzsute tovore

Infrastruktura terminala za minerale, rudnine in ostale sipke tovore je bila v določenem obdobju pristanišča najobsežnejša, danes pa predstavlja ta terminal že 525 m operativne obale leta 2002 samo 400m in v tem obdobju je število privezov naraslo iz 2 na 3 privezi ter na 80.000 ton zaprtih in nadkritih skladiščih površin pri tem pa je za 100% manj odprtih skladišč. Najpomembnejšo infrastrukturo terminala za žitarice in krmila predstavlja silos s skladiščno kapaciteto 60.000 ton in trikotne /talne hale s skladiščno kapaciteto 55.000 ton.

Evropski energetska terminal zajema infrastrukturo za pretovor in skladiščenje rzsutih tovorov (premog in železove rude) zajema 630 m operativne obale, s 3 privezi z max. dovoljenim ugrezom 17,20 m in s skladiščnimi kapacitetami 500.000 ton za premog oziroma 300.000 ton za železovo rudo. Terminal za sipke tovore omogoča raztovor šest ladij tipa bulk carrier ali single decker od 1.000 do 60.000 mt. Vsi nakladalno-razkladalni sistemi so računalniško vodeni. V skladišču za gnojila obstaja možnost uvrečevanja v vreče od 50 do 500 kg, v skladišču za sojo pa možnost uvrečevanja v vreče od 10 do 50 kg [7,34].

Možnost nadaljnega povečanja količine pretovorjenega blaga obstaja. Potrebno bo zadovoljiti vse večje ekološke zahteve pri pretovarjanju in transportu tovrstnega blaga. Z izboljšanjem povezave (cestne in železniške) se odpirajo dodatne možnosti pri nujenju hitrejših transportnih storitev. Poslovanje lahko ocenim kot relativno uspešno z realno možnostjo povečanja.

4.2.5. Ocena stopnje razvitosti in uspešnosti terminala za tekoče tovore

V sklop terminala za tekoče tovore sovpadajo 4 priveze in 4 vagonke kakor tudi 4 kamionske nakladalne postaje ter da ima skladiščne kapacitete z več različnimi rezervoarji 110.000 m³. Luka Koper pa še ima pridobljena gradbena dovoljenja za izgradnjo novih rezervoarjev za skladiščenje letalskega goriva. Opremljeni bodo z jeklenimi lovilnimi skledami in kapaciteto 60.000 m³ (3x 20.000 m³). Načrtujemo pridobiti tudi gradbena dovoljenja za izgradnjo 5 rezervoarjev za Metanol s kapaciteto 33.000 m³ (5x 6.600 m³). Skupna kapaciteta terminala se bo tako povečala na 203.000 m³.

Iz Swot analize je razviden problem relativne omejenosti pri sprejemu velikih tankerskih ladij. Slabša povezanost z zaledjem (cestna, železniška) delno omejuje razvoj. Z odpravo navedenih pomanjkljivosti se realno lahko pričakuje povečanje količine pretovorjenega blaga. Poslovanje trenutno ni na pričakovani ravni. Z nudenjem dodatnih storitev (distribucija blaga ali kaj podobnega) bi lahko pritegnili večje število komitentov.

4.3. Analiza in ocena suprastrukturnih dejavnikov proizvodnje politike za uspešnost Luke Koper

Pristaniško prometno suprastrukturo predstavljajo transportna sredstva ter sredstva za manipuliranje, ki s koriščenjem pristaniške infrastrukture omogočajo proizvodnjo luških storitev. Luška suprastruktura so vsa premična sredstva za delo, ki se uporabljajo za manipulacijo, prevoz in prenos blaga. Luka Koper ima znatni delež luške suprastrukture namenjene kontejnerskemu terminalu. Saj ima v imetju 4 mostna panamax dvigala in 4 post-panamax dvigala, ki se uporabljajo v kontejnerskem terminalu ter 12 transtejnerjev od tega dva za železnico in 30 tovornjakov za znotraj skladiščnih prostorov. Preko družbe Adria-Tow Luka Koper razpolaga s štirimi vlačilci za vleko (ta je lani pridobila nov vlačilec Zeus) [8].

5. Kadrovska politika – ekskluzivna politika poslovanja Luke Koper

V dokazovanju pomena funkcije kadrovske politike ter pomen izvršnega in operativnega managementa, v dinamični optimalizaciji poslovanja Luke Koper, je potrebno pozornost posvetiti naslednjim tematskim sklopom: **1) pomen kadrovske politike za uspešno poslovanje Luke Koper** in **2) kadrovska politika kot nosilec strategije poslovanja Luke Koper**.

5.1. Pomen kadrovske politike za uspešno poslovanje Luke Koper

Kadri skupaj z materialnimi resursi tvorijo proizvodne sile Luke Koper in so zelo pomemben element procesa proizvodnje storitev. Predstavljajo najvažnejši kapital

izražen v sposobnostih za delo in pridobljenih znanj, spretnosti in izkušenj za delovne procese. Kadri so temeljni nosilci in izvršitelji procesov dela kot smotrne dejavnosti. V procesu proizvodnje prometnih storitev dajejo kadri v zagon sredstva za delo s pomočjo znanja, delovne sposobnosti, strokovnosti znanj in delovnih navad. Pri tem pa najpomembnejši dejavniki dinamične optimalizacije in uspešnosti poslovanja Luke Koper lahko sistematizirajo na naslednji način, in sicer: **1) pomen človeškega vira za Luko Koper, 2) splošno o upravljanju s kadrovske politiko v Luki Koper in 3) specifičnosti upravljanja kadrovske politike Luke Koper.**

5.1.1. Pomen človeškega vira za Luko Koper

Luka Koper z zaposlovanjem mladih, visoko strokovnih kadrov in za pristaniško dejavnost specifičnih kadrov uresničuje cilje: spreminjanje izobrazbene in kvalifikacijske strukture zaposlenih ter doseganje optimalne zasedbe delovnih mest z vidika standardov produktivnosti in organizacije dela. Del celovite kadrovske politike mora biti v bodoče pomlajevanje kolektiva z zaposlovanjem študentov in drugih mladih strokovnjakov.

Glavna usmeritev kadrovske politike v Luki Koper je sistematično planiranje in izvajanje, teoretično in praktično izobraževanje in usposabljanje zaposlenih za izvajanje dela na vseh ravneh. Izobraževanje in usposabljanje vodita do fleksibilne kadrovske strukture in do profesionalnih znanj, ki so potrebna za širjenje pristaniške dejavnosti in za zadovoljevanje vseh potreb tržišča. Usposabljanje bo ključni del strateškega razvoja menedžmenta, s katerim se razvijajo ekipe mlajših, sposobnih menedžerjev (vodij profitnih centrov, strokovnih služb, razvojnih jeder). Vodilni in vodstveni kadri se usposabljujejo za učinkovito poslovanje in za delo z ljudmi, kar zajema spoznavanje sodobnih menedžerskih orodij, novih stilov vodenja, vzpostavljanje motivacijskih mehanizmov za spodbujanje inovativnosti in ustvarjalnosti zaposlenih.

5.1.2. Splošno o upravljanju s kadrovske politiko Luke Koper

Upravljanje s kadri predstavlja vsestransko skrb za zagotavljanje razvoja. V Skupini Luke Koper zaposlujejo kadre, ki s specifičnimi znanji in z izkušnjami podpirajo kakovost izvajanja storitev ter prispevajo k uspešnosti družb in k uresničevanju razvojnih usmeritev. Pri zaposlovanju temeljijo na enakopravnosti in prepovedujejo vsako diskriminacijo na podlagi spola, veroizpovedi, invalidnosti, starosti, rase in spolne usmerjenosti. Rast števila zaposlenih je v podjetju nenehno naraščala vse do leta 2009. Na zadnji dan leta 2008 je bilo v Skupini 1.109 zaposlenih oziroma 3,6 % več kot leta poprej. Na novo so zaposlili 103 delavce in imeli 64 odhodov predvsem zaradi starostne upokojitve. V letu 2009 so prvič beležili negativni trend rasti zaposlenih tako delniške družbe kot Skupine. Na dan 30. september 2009 je Skupina Luka Koper štela 1.056 zaposlenih, kar je dober odstotek manj kot pred enim letom [7, 82].

5.1.3. Specifičnosti upravljanja kadrovske politike Luke Koper

Znanje oziroma strukturni kapital Skupine Luke Koper - družbe Luke Koper je danes osrednji razvojni dejavnik razvoja družbe – Skupine. Zato je potrebno dajati velik strateški pomen strukturi izobrazbe in izobraževanju, saj se z njim znanje preseli na zaposlene, z načinom in vsebino usposobljenosti pa se zagotavljajo pogoji za smotrno rabo v ustvarjanju storitev družbe, ki lahko na globalnih trgih dosegajo konkurenčne prednosti.

Izobrazbena struktura delniške družbe je bistveno boljša od izobrazbene strukture Skupine. Saj je zaposlenih s VII ali višjo stopnjo izobrazbe v delniški družbi 18% v skupini pa 12%. Sicer pa z višjimi stopnjami izobrazbe predstavlja 35% vseh zaposlenih v Skupini pa 28% vseh zaposlenih. Zaradi stroškovno bolj racionalnega in selektivnega pristopa k vključevanju zaposlenih v izobraževanje, se je leta 2009 nekoliko znižalo povprečno število ur izobraževanja na zaposlenega in sicer na ravni delniške družbe iz **18 ur** na **15 ur**, ter na ravni Skupine iz **9 ur** na **7 ur**. Povprečna starost zaposlenih v delniški družbi se je iz leta 2008 dvignila iz 40,1 let na **40,6 let** v letu 2009, s povprečno delovno dobo **19,6 let** [7, 83].

6. Vizija tržne politike v poslovanju Luke Koper

Prodaja pristaniških in logističnih storitev je rdeča nit Luke Koper. S prodajo teh storitev mora Luka Koper doseči dobiček, ki bo tem večji, kolikor boljše bodo zadovoljevale svoje kupce. Z zadovoljivijo potreb se namreč zagotavlja trajna prisotnost na trgu in s tem tudi možnost razvoja. Temeljna spoznanja o tržni politiki Luke Koper je tako primerno analizirati v naslednjih tematskih sklopih: **1) koncesijska pogodba kot temelj tržnega razvoja in 2) tržna politika z vidika gravitacije Luke Koper.**

6.1. Koncesijska pogodba luke koper z državo Slovenijo kot temelj tržnega razvoja

Bistveni temeljni vsakega razvoja pa tako tudi tržnega razvoja družbe Luke Koper kot tudi večinskega lastnika Republike Slovenije je zagotoviti nadaljnji razvoj pristanišča, pristaniške infrastrukture in celotne logistične dejavnosti. Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koperskega pristanišča je rezultat večletnih usklajevanj razmerij med Republiko Slovenijo in družbo Luka Koper, d.d..

Čas trajanja koncesije je 35 let, kakor to določa Pomorski zakonik. **Dogovorjena koncesnina** znaša 3,5% poslovnih prihodkov družbe, zmanjšanih za dobljene pristojbine. S plačilom koncesijske dajatve koncesionar plača tudi najemnino in stavbno pravico, oproščen pa je plačila pristojbine za uporabo pristanišča. V koncesijsko dajatev so vključene vodna pravica, vodne takse in druge dajatve, povezane z uporabo morja.

Vlaganja v pristaniško infrastrukturo opravlja koncesionar v soglasju z Republiko Slovenijo in na podlagi razvojnih programov pristaniške infrastrukture. **Vodenje, upravljanje in delovanje pristanišča** sta si koncedent in koncesionar razdelila ter se dogovorila o načinih usklajenega delovanja za doseg ciljev koncesije v interesu obeh. **Zagotavljanje odprtosti pristanišča** je obveza in cilj obeh pogodbenih strank. Cilj družbe je, da koprsko pristanišče postane primarno in najboljše pristanišče za države vzhodne in srednje Evrope.

6.2. Tržna usmerjenost Luke Koper z geo-prometnega vidika

Tržno usmerjenost Luke Koper z geo-prometnega vidika lahko elaboriramo in treh vidikov: 1) morska geo-prometna povezanost Luke Koper 2) železniška geo-prometna povezanost Luke Koper in 3) cestna geo-prometna povezanost Luke Koper.

6.2.1. Morska geo-prometna povezanost Luke Koper

Obstoječe in načrtovane prometne povezave z državami srednje in vzhodne Evrope z izhodom na morsko pot preko pristanišča v Kopru predstavljajo veliko priložnost za slovensko gospodarstvo in državo. Gestrateška lega koprskega pristanišča je ena od njegovih konkurenčnih prednosti (tabela 1).

Tabela 1. Oddaljenost Luke Koper v navtičnih miljah do nekaterih najpomembnejših luk

<i>luka/luka</i>	<i>Pirej</i>	<i>Malta</i>	<i>Izmir</i>	<i>Aleksandrija</i>	<i>Haifa</i>	<i>Singapur</i>	<i>Hong Kong</i>
Koper	835	726	996	1.187	1.359	6.304	7.758

Vir: <http://www.luka-kp.si/slo/interaktivni-zemljevid?L=2> (6.2.2010)

Iz tabele 1 lahko povzamemo da Luka Koper pomeni najkrajšo prevozno povezavo iz dežel Daljnega vzhoda in Sredozemlja do držav srednje in vzhodne Evrope.

Tabela 2. Razdalje in čas plovbe med Jadranskim in Severnoevropskim pristaniščem

Pristanišče odhoda	Pristanišče prihoda	Navtične milje	Čas plovbe
Said (Egipt)	Koper	1290	5 dni in 11 ur
Said (Egipt)	Rotterdam	3274	13 dni in 7ur

Vir: <http://www.maerskline.com/appmanager/> (10.2.2010)

Iz tabele 2 je razvidno, da je razdalja od Luke Said, ki je v bližini Sueškega prekopa približno 2000 milj bližja Lukam severnega Jadrana, kot severnoevropskim lukam na primer Rotterdamu in če upoštevamo še kopensko pot do glavnih srednjeevropskih trgovskih središč, je ta krajša za približno 500 km v primerjavi s konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči. Razvidno je tudi, da ladje, ki izplujejo iz Luke Said ob enaki hitrosti dosežejo severno Jadranske luke oziroma Luko Koper 8 dni prej kot luko Rotterdam. Iz česar izhaja, da bi teoretično morala Luka Koper zagotavljati hitrejši prevoz blaga z nižjimi prevoznimi stroški.

V koprsko pristanišče lahko vplujejo ladje z največjim ugrezom 17,2 m. Redne linijske povezave opravljajo le kontejnerske ladje, RO-RO in nekaj konvencionalnih, ki opravljajo direktni servis v Sredozemlju ter Feeder servis. Direktni servis Luke Koper nudita samo dva ladjarja in sicer Maersk Line in CMA-CGM z devetimi ladjami na relaciji Shanghai-Koper-Shanghai z vmesnimi postanki v lukah. Luka Koper ima Feeder servis s štirimi operaterji in sicer ZIM, COSCO, HANJIN SHIPPING in IRISL GROUP z enajstimi ladjami in tedenskim servisom.

6.2.2. *Železniška geo-prometna povezanost Luke Koper z zaledjem*

Železniško omrežje Slovenije razpolaga s 1.201 km prog. Od tega je 331 km dvo-tirnih in 499 km je elektrificiranih. 45% slovenske železniške mreže spada v evropsko mrežo železnic, E prog. V okviru **V. koridorja** poteka železniška povezava: Benetke – Trst – Ljubljana – Zidani Most – Pragersko – Hodoš – Zalalovo – Boba – Budimpešta – Miskolc – Nyiregyhaza – Zahony – Cop – Lviv. Italija želi razviti bolj učinkovito železniško povezavo med Benetkami do Ljubljane. Železniška linija po V. koridorju ima relativno revne tehnične standarde in je potrebna obnove ter modernizacije. Skoraj 40% železniškega koridorja je dvotirnega in 60% dovoljuje hitrost 100 km/h. Slovenski del železniške povezave od slovensko italijanske meje (Sežana) – Ljubljana – Zidani Most – Murska Sobota je potreben obnove in modernizacije.

Pri tem pa je Luka Koper povezana s slovenskim železniškim omrežjem le z enotirno elektrificirano železniško progo Koper-Divača, a vendar skozi to ozko grlo oskrbuje vse pomembnejša gospodarska središča v zaledju. Kljub temu, da so vsi terminali v koprskem pristanišču opremljeni z ustrezno železniško infrastrukturo, kar omogoča direktne manipulacije ladja vagon.

V povprečju se dnevno iz našega pristanišča odpelje oz. v Luko Koper pripelje **470 vagonov**. Približno **70% blaga**, ki je namenjeno v pristanišče oz. iz pristanišča, se prevaža z železnico. Prav tako pa po potrebi Adria Kombi, Intercontainer ICF in Metrans organizirajo dnevne single vagon povezave z destinacijami v Avstriji, na Slovaškem, Češkem, Madžarskem ter v Srbiji in Črni gori.

6.2.3. Cestna geo-prometna povezanost Luke Koper z zaledjem

Slovensko cestno omrežje obsega približno 350 km avtocest, 130 km hitrih cest in 573 km glavnih cest I. reda, drugih cest je 5.173 km. Slovenija se je s sporazumom z EU v letu 1993 približala skupni prevozni politiki EU. V tem sporazumu so opredeljene tiste slovenske ceste, ki so bile usklajene s vseevropsko mrežo [8]:

- avtocesta v smeri JZ – SV, od Kopra do madžarske meje,
- avtocesta v smeri SZ – JV, od predora Karavanke (avstrijska meja) do Obrežja (hrvaška meja),
- avtocesta Maribor – Macelj.

Slovenija daje prednost izgradnji avtocest pred železnicami. Njen osrednji strateški cilj pri izvajanju nacionalnega programa je izgradnja V. cestnega koridorja. Ta je še posebej pomemben za povečanje propustnosti in zvišanje potovalne hitrosti na relaciji Koper – Lendava in s tem boljšo povezavo koprskega pristanišča z gospodarskim zaledjem sosednjih, srednjeevropskih in vzhodnoevropskih držav.

Tabela 3. Razdalja po cesti od nekaterih glavnih evropskih trgovskih središč do pristanišč (v km)

mesto/pristanišče	Koper	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
Praga	794	1.400	2.000	1.200
Bratislava	539	1.200	1.250	1.000
Budimpešta	678	1.350	1.400	1.350
Zagreb	240	1.250	1.300	1.300
Beograd	632	1.650	1.700	1.650
Dunaj	480	1.100	1.200	1.100

Vir: Interno gradivo Luke Koper, 2009

Luka Koper je najbližja omenjenim mestom (tabela 3), ki so glavna mesta zalednih držav, na katere teži pristanišče. Vendar pa omenjena konkurenčna prednost še vedno ni izkoriščena, predvsem zaradi slabše cestne in železniške povezave ter zaradi nekonkurenčne cene prevoza. Zato blago ne potuje čez koprsko pristanišče, ampak ga v veliki meri prevažajo preko Hamburga, Rotterdama, Antwerpna in drugih mnogo bolj oddaljenih pristanišč. Na osnovi teh razdalj lahko sklepamo, da bo Luka Koper z izgrajeno prometno infrastrukturo vsekakor pridobila pred drugimi evropskimi pristanišči zaradi krajše razdalje. Hkrati s tem pa se bodo izboljšale logistične ponudbe, ki bodo omogočale krajši prevozni čas, ter posledično s konkurenčnejšimi cenami lahko pričakujemo preusmeritev nekaterih blagovnih tokov iz drugih evropskih pristanišč na veliko bližje koprsko pristanišče in s tem povečanje količine pretovorjenega blaga in posledično večje možnosti za nadaljnji razvoj Luke Koper kot logističnega distribucijskega centra.

7. Vloga ekološke politike v poslovanju Luke Koper

Da bi se skladno s poslovno politiko predstavila bistvene značilnosti in vloga ekološke politike v poslovanju Luke Koper je potrebno ustrezno pozornost posvetiti sledečim temam: **1) klimatske razmere za delovanje Luke Koper, 2) sistem učinkovite ekološke politike v poslovanju Luke Koper.**

7.1. Klimatske razmere za delovanje Luke Koper

Podnebje v tem delu Jadrana je blago s hitrimi in mrzlimi vdori burje (submediteranska klima). Prevladuje morski tok, ki se večinoma premika ob istrski obali proti severu in naprej proti Trstu, kjer se obrne in se vrača na jug. Povprečna hitrost tega toka je 0,8 vozla. V normalnih razmerah vsakih 24 ur in 50 minut nastopita dvakrat toka in dvakrat oseka, ki običajno ni večja od 60 cm [10].

Povprečna letna temperatura morja je 15,8° C in je za 2,8° C višja od letne povprečne temperature zraka. Pristanišče je dobro zaščiteno pred vetrovi, plimovanje je minimalno, prav tako ni tokov, ki bi ovirali plovbo ladij. Vhodi v pristanišče so obrnjeni na manj vetrovno stran [10]. Ugodni klimatski pogoji tako omogočajo neprekinjeno opravljanje luških storitev 24 ur na dan in 365 dni v letu .

7.2. Sistem učinkovite ekološke politike v poslovanju Luke Koper

Luka Koper je uspešno podjetje, ki izkazuje svojo usmeritev tudi v doseganje ekoloških standardov in s tem v doseganje celovitega učinkovitega poslovanja. Sistem učinkovitega poslovanja pomeni zadovoljevanje in predvidevanje potreb ter pričakovanj odjemalcev: kupcev, zaposlenih, lastnikov in okolice. Cilj je ugotavljanje, kaj si odjemalci želijo, in usmerjanje v notranjost procesov tako, da to tudi dobijo. Pri tem si pomagajo z mednarodnimi standardi kakovosti in načeli poslovne odličnosti, ki so jih uvedli in povezali v enovit sistem vodenja. Začetki kakovosti v Luki Koper segajo v leto 1997, ko so začeli z uvajanjem standardov in pridobili certifikat ISO 9002.

Luka Koper je bila med prvimi evropskimi pristanišči, ki je celotno poslovanje uredila v skladu z mednarodnimi standardi kakovosti, kot so: **1) sistem ravnanja z okoljem v skladu z ISO 14001:2004, 2) sistem ekološkega zagotavljanja živil v skladu z ISO 22000:2005 in 3) NON GMO certifikat za ekološko ločeno pretovarjanje in skladiščenje gensko nespremenjene soje.**

7.2.1. Sistem ravnanja z okoljem v skladu z ISO 14001:2004

Spremljanje in obvladovanje vplivov na okolje postaja del rednih delovnih aktivnosti. Postopke in delovanja usmerjajo k preprečevanju nastajanja razmer, ki bi lahko ogrozile okolje ali zdravje in varnost ljudi. Vzpostavljen sistem ravnanja z

okoljem je sistematičen in načrtovan, integriran v poslovni sistem podjetja. Za vzpostavljen sistem ravnanja z okoljem v skladu z mednarodnimi standardi ISO 14001 so pridobili tudi ta certifikat in ga leta 2006 nadgradili. Odgovoren odnos do naravnega in bivalnega okolja **izkazujejo** skozi: dosledno izvajanje okoljske politike, osveščanje zaposlenih za preventivno delovanje in racionalno rabo energetskih virov ter vlaganje sredstev v okoljske programe.

7.2.2. Sistem ekološkega zagotavljanja živil v skladu z ISO 22000:2005

Gre za celovit sistem, ki omogoča prepoznavanje, ocenjevanje, ukrepanje in nadzor nad morebitno prisotnimi škodljivimi agensi (mikrobiološki, kemični in fizikalni) v živilih, ki lahko predstavljajo tveganje za zdravje. Omogoča nadzor nad celotnim procesom pretovarjanja in skladiščenja določenega živila ter vzpostavlja stalen nadzor na tistih mestih v prometu živil, kjer se tveganje lahko pojavi [11]. **Cilj tega sistema je čim večja varnost živil, ki zagotavlja, da živilo ni škodljivo za zdravje potrošnika.**

7.2.3. NON GMO certifikat za ekološko ločeno pretovarjanje in skladiščenje gensko nespremenjene soje

V terminalu za sipke tovore so po uspešno opravljeni zunanji presoji, prejeli certifikat Non GMO Certification po zahtevah standarda BRC Standard for the Supply of Identity Preserved Non-Genetically Modified Food Ingredients and Product (Standard za ohranjanje identitete gensko nespremenjenih živilskih dodatkov in izdelkov). S tem sistemom **zagotavljajo ekološko ločeno pretovarjanje in skladiščenje gensko nespremenjene soje** ter s tem odpravljajo tveganje, da bi se blago kontaminiralo z gensko spremenjeno sojo.

8. Finančna politika

Finančna politika Skupine oziroma družbe Luke Koper je pomembna podpolitika poslovne politike družbe v prekomorske in evropske prometne tokove. Njena vloga je trajno ustvarjanje potrebnih finančnih sredstev, s katerimi bo omogočeno nepretrgano in kontinuirano poslovanje. Zaradi boljšega razumevanja značilnosti finančne politike Luke Koper pri vključevanju v prekomorske in evropske prometne tokove je potrebno posebno pozornost posvetiti naslednjim temam: **1) pojem in pomen finančne politike, 2) analiza in ocena finančne politike v Luki Koper 3) finančna politika v funkciji profitabilnega poslovanja Luke Koper.**

8.1. Pojem in pomen finančne politike

Finančna politika predstavlja smoter aktivnosti dejavnikov prometnega podjetja, usmerjeno na izbor rešitev finančne strategije in taktike, poti, mer in sredstev, s katerimi se optimalno ustvarjajo finančne politike [3,354]. Osnovni cilj finančne politike je trajno ustvarjanje maksimalnega finančnega rezultata družbe, ki omogoča likvidno poslovanje, primeren standard zaposlenih ter rast in razvoj družbe. Podjetje lahko uspešno posluje le, če v poslovanju nima posebnih finančnih problemov. V podjetju mora vladati stabilna finančna situacija, v kateri so vse spremembe rezultat preišljenega dela in organiziranega vodenja prometnih poslov. Spremembe v finančni situaciji morajo biti predvidene ter usklajene s potrebami poslovanja in plani razvoja podjetja. Na takšen način se zagotovi nemoteno delo in stabilno poslovanje družbe.

Osnovna načela, katera morajo upoštevati ustvarjalci in izvrševalci finančne politike so: načelo ekonomičnosti, rentabilnosti varnosti vlaganja in akumulacije.

8.2. Analiza in ocena finančne politike v Luki Koper

Da bi se pridobila objektivna analiza in ocena finančne politike Luke Koper je potrebno finančno politiko elaborirati v naslednjih sklopih: **1) ocena prihodka Luke Koper, 2) ocena odhodkov Luke Koper, 3) ocena dobička Luke Koper in 4) ocena tarifne politike Luke Koper.**

8.2.1. Ocena prihodkov Luke Koper

Pri ocenjevanju prihodkov poslovanja podjetja Luka Koper smo uporabili pristop, ki začenja opazovanje pri poslovnem uspehu in nato nadaljuje analizo do poslovnih funkcij podjetja. Pristop, ki izhaja iz ocenjevanja poslovnega uspeha smo izbrali zaradi narave pristaniške dejavnosti, ki ni klasična proizvodna dejavnost.

Luka Koper je poslovno leto 2008 zaključila s prihodki iz osnovne dejavnosti v višini **133 milijonov** evrov. Nadaljeval se je trend rasti tako domačega kot tujega pretovora. Prihodek se je glede na preteklo leto povečal za 12%. Pretežni del prihodkov (71%) so dosegli na tujem trgu, to je na trgih EU in tretjih držav. Med posameznimi družbami v skupini Luke Koper so v letu 2008 ustvarili 4,1 milijona evrov poslovnih prihodkov. Na povečanje prihodkov je vplival predvsem porast osnovne dejavnosti pretovora. Kljub naraščajoči svetovni finančni krizi so povečali rast strateških blagovnih skupin kontejnerjevin avtomobilov. Pretovorili so več kot 350.000 kontejnerjev in več kot 560.000 avtomobilov, kar je največ doslej. Rekord beležijo tudi pri sadju in zelenjavi, kjer so z novimi zmogljivostmi pretovor dvakratno povečali na 91.000 ton blaga [7,54].

Zanimiv je pogled na delež, ki ga v celotne prihodke prispevajo kontejnerski in avtomobilski tovari. Čeprav je razsuti tovor najobsežnejši, prispeva le slabo tretjino k celotnim prihodkom. Razlog je v ceni pretovorjene tone enih in drugih tovorov. Kljub

temu pa v nadaljevanju sledi soočenje z dejstvom, da so stroški razsutega tovora minimalni, medtem ko so tovari z višjimi prihodki zaradi vključenih cen storitev dražji.

8.2.2. Ocena odhodkov- stroškov Luke Koper

Naraščanje obsega pretovora pomeni tudi večanje obsega dodatnih aktivnosti. S tem pa rastejo tudi stroški poslovanja, ki so v primerjavi z letom 2008 višji za 15% in znašajo 113,6 milijona evrov [8]. Med spremenljivimi stroški so najbolj zrasli stroški izvajalcev pristaniških storitev, povečanje pa ugotavljam tudi pri nekaterih stalnih stroških, kot so amortizacija in stroški dela.

Na 26% povečanje **stroškov materiala** je vplivala predvsem rast obsega pretovora in cen energentov. Najbolj so k porastu prispevali stroški energije, zlasti pogonskega goriva, ki so se povečali za 31%. Blizu dve tretjini **stroškov storitev** predstavljajo stroški izvajalcev pristaniških storitev, stroški transportnih storitev in stroški storitev vzdrževanja.

Stroški storitev so večji za 10% in znašajo 37 milijonov evrov. Povečali so se zlasti stroški izvajalcev pristaniških storitev, ki so višji za 27%. Za 2% so znižali **stroške Struktura stroškov poslovanja vzdrževanja**, ki predstavljajo 8,6 milijona evrov ali 6% poslovnih prihodkov. **Stroške transportnih storitev**, ki nihajo glede na obseg pretovora sadja in zelenjave ter premoga, so zaradi zmanjšanja vloge v logistiki prevoza premoga zmanjšali za 49%. Za posodobitve in vzdrževanje celotnega **informacijskega sistema** so namenili 3,3 milijona evrov, kar predstavlja 2,3% poslovnih prihodkov [8].

Nova **obveznost plačila koncesijske dajatve** bo zamenjala dosedanjo najemnino za obale in bo 3,5-krat višja od dosedanjega zneska iz najemne pogodbe. **Stroški dela**. Lani je **nova kolektivna pogodba** nadomestila enajst let staro pogodbo in izboljšala vrednotenje težjih pogojev dela, potrebna pa je bila tudi zaradi nove zakonodaje. Pri dobitve za zaposlene so se prenesle tudi v strošek dela, kar prikazuje tabela.

Stroški dela skupaj s stroški izvajalcev pristaniških storitev pomenijo 47% vseh stroškov Skupine Luka Koper. Na rast je vplivalo tudi 4% večje število zaposlenih. Ljudje na individualnih pogodbah, člani uprave in nadzorni svet predstavljajo v primerjavi s stroški preostalih zaposlenih 16,9% vseh stroškov zaposlenih.

Specifični problem vrednotenja pristanišč v razvijajočih se državah so strukture stroškov dela, ki jim je zelo težko napovedati, kako se bodo obnašali v primeru privatizacije. Povprečje zadnjih nekaj let je sicer 30% poslovnih prihodkov, iz previdnosti pa je povprečje popravljeno navzgor (31%), predvsem zaradi višjih cen bolj izobražene delovne sile, potrebne za izpeljavo kompleksnejših nalog v celoviti logistiki. Kasneje se bodo tudi ti stroški stabilizirali na dolgoletno povprečje. Neto marža, ki izhaja iz izkaza uspeha, je 20% poslovnih prihodkov Luke Koper. V prihodnje se bo zviševala, saj bo produktivnost, podana z dodano vrednostjo na zaposlenega, vseskozi rasla.

8.2.3. Ocena dobička Luke Koper

Dobiček iz poslovanja je direkten odraz prihodkov na eni strani (ki bodo na podlagi utemeljenih predvidevanj bistveno zrasli) in stroškov, ki se bodo ohranjali na relativno isti ravni. Čeprav so se v drugi polovici leta že kazala znamenja globalne gospodarske krize, se je letni ladijski pretovor povečal za 4% in presegel rekordno količino 16 milijonov ton. S prizadevanji za izboljšanje strukture pretovora in ustreznimi finančnimi ukrepi so se poslovni prihodki Luke Koper, d.d., ki predstavljajo pretežni del poslovanja skupine, povečali kar za 10% in so znašali 122,7 milijona evrov. Ker pa so se povečevali tudi stroški, je dobiček iz osnovne dejavnosti družbe ostal na ravni predhodnega leta in znaša 23,6 milijona evrov. Dobiček na delnico je relativno mali in sicer 1, 21 evra, to pa prav zaradi obtoka 14.000.000 delnic Luke Koper [7,54].

Pomemben vpliv na poslovni dobiček ima amortizacija. Po letih 2009 in 2013 bo odpis vrednosti narasel, kar bo znižalo dobiček iz poslovanja. Čistega poslovnega izida ne bodo več izboljševali ogromni finančni prihodki, saj se bodo kratkoročne finančne naložbe odprodale, prav tako tudi postavka druge dolgoročne naložbe.

9. Funkcije razvojne politike v strategiji razvoja luke koper v 21. stoletju

Pomembno in zahtevno tematiko o funkciji razvojne politike v strategiji razvoja Luke Koper je mogoče prezentirati z elaboriranjem naslednjih tematskih sklopov: 1) pojem in vloga razvojne politike in 2) funkcije elementov razvojne politike v strategiji razvoja Luke Koper.

9.1. Pojem in vloga razvojne politike

Razvojna politika je tisti del splošne poslovne politike, ki se nanaša na njihovo dolgoročno poslovanje. Tako se razvojna politika definira kot znanstvena aktivnost, ki prilagaja poslovanje spremembam v bodočnosti, da bi tako obravnavala obstanek podjetja in izboljšala njegov položaj na tržišču. Razvojna politika zajema aktivnosti formiranja osnovnih ciljev razvoja, ki se želijo doseči v predvidenem času in določanje smernic, sredstev in ukrepe za njihovo realizacijo.

Najvažnejši cilji razvojne politike so [5,55]: povečanje rentabilnosti in ekonomičnosti poslovanja, izboljšanje produktivnosti, izboljšanje položaja na tržišču izraženo z večjim tržnim deležem, obseg prodaje, ceno in razširitev prodajne mreže, ohranitev in povečanje materialnih in finančnih resursov, intenziviranje inovacij, razvoja novih storitev, učinkovitejši marketing in posodobitev proizvodnje, izboljšanje položaja zaposlenih in povečanje njihove učinkovitosti ter uspešneje vodenje, organizacija in upravljanje podjetja.

Pri formiranju in izvajanju razvojne politike podjetja se morajo upoštevati njeni osnovni principi. Osnovni princip razvojne politike je princip **racionalnosti**, ki izraža

težnjo, da se s čim manjšim vlaganjem ustvari čim boljši rezultat, oziroma, oziroma da podjetje s čim bolj učinkovitim koriščenjem proizvodnje proizvede tisto količino, kvaliteto in asortiman storitev, ki bo v trenutku realizacije zadovoljil potrebe tržišča. Drugi princip razvojne politike je **zavarovanje trajnosti poslovanja podjetja**, pri čemer je potrebno skrbeti za njegovo stalno rast. Tretji osnovni princip razvojne politike je, **da omogoči dolgoročna orientacija in stabilnost podjetja, oziroma gotovost pri doseganju postavljenih ciljev.**

9.2. Funkcije elementov razvojne politike v strategiji razvoja Luke Koper

Glede na pomembnost razvojne politike, ki jih imajo na bodočo strategijo razvoja Luke Koper in z njo dosegačimi razvojnimi cilji, je mogoče funkcije elementov razvojne politike prezentirati iz naslednjih stališč: 1) funkcija elementov proizvodne politike v strategiji razvoja Luke Koper, 2) funkcija elementov kadrovske politike v strategiji razvoja Luke Koper, 3) funkcija elementov tržne politike v strategiji razvoja Luke Koper, 4) funkcija elementov ekološke politike v strategiji razvoja Luke Koper in 5) funkcija elementov finančne politike v strategiji razvoja Luke Koper.

9.2.1. Funkcija elementov proizvodne politike v strategiji razvoja Luke Koper

V strategiji razvoja Luke Koper se v funkciji elementov proizvodne politike predvideva spreminjanje blagovnih skupin tovara. Dolgoročno se predvideva, da se bo delež razsutega blaga postopno zmanjševal. Možnost za rast obstaja pri tekočih tovorih (to velja za vse tekoče tovore razen za nafto). Na področju generalnih tovorov se je potrebno usmeriti v intenzivno razvijanje funkcije distribucijskega središča in pripadajočih storitev za plemenitjenje blaga. Skladno z vse močnejšim trendom kontejnerizacije blaga pa Luka Koper usmerit v občutno povečanje deleža pretovora kontejnerjev in pretovor vozil.

Koprsko pristanišče zaradi prostorske omejenosti ne more graditi svoje strategije razvoja na kvantitativni osnovi ampak na kvalitativni. Zato ima dolgoročno strategija razvoja Luke Koper za cilj stalno in sistematično izboljševanje kakovosti dela. V teku takšnih pogledov je iz vidika proizvodne politike v strategiji razvoja Luke Koper razvidno da:

- Luka Koper nudi svojim strankam poleg storitev pretovarjanja in skladiščenja v svojih terminalih še celo paleto dodatnih storitev na blagu.
- V svetu se uveljavljajo »one stop« pristanišča, kjer je možno na enem mestu opraviti vse formalnosti. Koprsko pristanišče deluje v tej smeri, vendar je Luka Koper še vedno dokaj odvisna od drugih logističnih izvajalcev.
- V zadnjih letih je zaznati konstantno rast pretovora kontejnerjev. V koprskem pristanišču je rast nadpovprečna. Zato se je vse bolj smiselno orientirati v posamezne vrste tovara oziroma dati strateško prednost posameznim terminalom.

9.2.2. Funkcija elementov kadrovske politike v strategiji razvoja Luke Koper

Na ekonomsko uspešnost v strategiji razvoja Luke Koper vsekakor vpliva učinkovito in uspešno izvajanje kadrovske dejavnosti v funkciji razvoja elementov kadrovske politike. Luka Koper tako veskozi od njene ustanovitve do danes in tudi v prihodnosti se bo srečevala s težavami na nekaterih področjih, saj trg dela ponuja pomanjkljiv profil določenih strokovnjakov za njihovo specifično poslovanje v Sloveniji. Glede na te specifične potrebe po določenih vrstah kadrov, kot so strokovnjaki iz pomorstva, logistike, upravljavci luških strojev, ima izobraževanje zaposlenih toliko večji pomen za podjetje.

Vsekakor je eden od dolgoročnih ključnih elementov kadrovske politike razviti **model profesionalnega usposabljanja za zaposlene** v Luki Koper in narediti mednarodno primerjavo. Vse do tedaj pa zaposlene še intenzivneje vključevati v izobraževanje oziroma vpeljati sistem inštruktorstva, ki omogoča uvajanje v delo novo zaposlenih ter ob notranjih premikih kadrov.

Prav tako mora Luka Koper za doseganje uspešnosti, zadovoljstva zaposlenih in spodbujanja uresničevanja imeti opredeljenih več materialnih in nematerialnih motivacijskih elementov. Sistem materialnega nagrajevanja mora velik delež rednega plačila za opravljanje dela nameniti gibljivemu delu v odvisnosti od doseganja pričakovanih rezultatov. Zaposlenim pa mora nuditi tudi druge dodatke vezane na delovno mesto, ki ga posameznik zaseda, posebnost delovnega časa in delovno dobo.

9.2.3. Funkcija elementov tržne politike v strategiji razvoja Luke Koper

Luka Koper je v letu 2008 pretovorila skupno nekaj več kot 16 milijonov ton blaga. Še vedno je najpomembnejši trg za Luko Koper Slovenija, ki mu tesno sledita tržišči v Avstriji in Italiji. Velik potencial predstavlja tudi nemški trg, predvsem Bavarska, vendar se Luka Koper tudi tukaj srečuje s hudo konkurenco severnoevropskih pristanišč. Glede na politične in ekonomske razmere na ciljnih trgih koprškega pristanišča so potencialni trgi za Luko Koper naslednji: Egipt, Izrael in Ciper pri pretovarjanju sadja in zelenjave, Romunija in Bolgarija zaradi vstopa v EU in države Daljnega vzhoda.

V okviru strategije razvoja tržne politike za pospeševanje prodaje storitev je znotraj organizacijske strukture Luke Koper zadolžena **Služba za trženje in logistiko**. Vsekakor pa morajo pri tem nuditi še dodatno strokovno pomoč vodje posameznih profitnih centrov. Poleg zaposlenih v Luki Koper posredno opravljajo prodajne aktivnosti tudi ladjarji, špediterji in agentje, ki pri iskanju novih logističnih poslov propagirajo Luko Koper kot člen v logistični verigi.

Eden bistvenih elementov tržne politike v strategiji razvoja Luke Koper temelji na promociji in sicer na različnih nivojih. Predvsem promocijo izvajati neposredno preko: specializiranih sejmov za posamezne blagovne skupine (na primer Fruitlogistica za promocijo pretovarjanja sadja in zelenjave, Coaltrans za promocijo pretovora razsutih tovorov), javnih sredstev obveščanja (strokovne revije, internet), posebnih

promocijskih dogodkov na najpomembnejših trgih, in sicer v Pragi, Bratislavi, na Dunaju in v Münchnu ter predstavništveh. Poleg tega so za promocijo transportne poti preko Kopra zelo pomembne izkušnje in zadovoljstvo ladjarjev, ki sodelujejo oziroma poslujejo z Luko Koper.

9.2.4. Funkcija elementov ekološke politike v strategiji razvoja Luke Koper

Skrb za okolje, varnost in zdravje so glavne funkcije ekološke politike v strategiji razvoja Luke Koper. Po načelih proaktivnega delovanja je za razvoj ekološke politike potrebno dobro delovanje z notranjo in zunanjo javnostjo. Z ozaveščanjem in usposabljanjem razvijati ekološko vseh udeležencev poslovnega procesa ter gojiti skupno okoljevarstveno kulturo družbe. Vodstvo Luke Koper skladno s strategijo skrbi za okolje tako na morju kot na kopnem, za varnost in zdravje ter v tem okviru celovito določa cilje, ki jih tudi izpolnjuje in vsem zaposlenim nudi osebni zgled.

Pri tem pa je funkcija ekološke politike v strategiji razvoja Luke Koper, da zado- volji naslednje elemente: delovati skladno s predpisi in internimi navodili; spremljati in meriti okoljske vplive ter v primeru odstopanj od normativov ustrezno ukrepati; varovati morje na področju luškega akvatorija; racionalno porabljati energente in naravne vire ter smotno ravnati z odpadki; prepoznavati, spremljati in analizirati vse vrste vplivov na okolje ter negativne vplive postopoma zmanjševati oziroma odpraviti; zmanjševati emisije toplogrednih plinov; prizadevati si za vpeljavo najsodobnejše in najbolj čiste tehnologije, ki zagotavlja varovanje okolja; itd. Iz česar izhaja, da se mora Luka Koper zavedati dolžnosti ohranjanja čistega okolja tudi za rodove, ki prihajajo za nami.

9.2.5. Funkcija elementov finančne politike v strategiji razvoja Luke Koper

V strategiji razvoja Luke Koper morajo funkcije elementov finančne politike delovati tako, da je v vsakem trenutku Luka Koper sposobna pravočasno izpolnjevati zapadle obveznosti ter da je trajno sposobna izpolniti vse svoje obveznosti. Pri tem pa je potrebno glede strategije razvoja Luke Koper vseskozi imeti na umu, da je funkcija elementov finančne politike direktno povezana iz napovedi naraščanja tovorov in akumuliranja stroškov. Funkcija ocen poslovnih priložnosti in nevarnosti iz vidika finančne politike v strategiji razvoja Luke Koper je odvisna od znatnega števila neposrednih in posrednih elementov finančne politike pri tem pa so bistvene naslednje strateške implikacije razvoja:

- Dodatno zmanjšati terjatve do kupcev. Pri tem je potrebno omejiti poslovanje s kupci, ki so slabi plačniki ali sploh ne plačujejo.
- Posebno pozornost nameniti spremljanju plačilnih sposobnosti kupcev, saj velja, da je vrednost kazalnika obračanja terjatev za Luko Koper višja od povprečja v panogi. To je še posebej pomembno, ker podjetje posluje preko posrednikov in nima veliko neposrednih stikov s kupci. Na strani obveznosti do dobaviteljev so kazalniki obračanja obveznosti razmeroma visoki, kar pove, da je podjetje redno

plačnik. V primeru povečanja dni vezave kratkoročnih poslovnih terjatev, razmišljati o podaljšanju plačilnega roka dobaviteljem.

- Nadaljevati z obstoječo politiko uravnavanja likvidnosti. Glede na zmanjšanje kratkoročnih obveznosti bi bilo
- smiselno naložiti presežna likvidna sredstva v donosnejše naložbene oblike.
- Glede na to, da so obrestne mere v zadnjem času nekoliko naraščajo, bi bilo potrebno razmisliti glede uporabe cenejših virov.

10. Sklep

Za obvladovanje in pomoč pri ugotavljanju vseh vplivov okolja na Luko Koper in stanja v podjetju je bistvenega pomena poslovna politika. Ob predpostavki, da Luka Koper s svojo ugodno geografsko lego predstavlja eno najzanimivejših logističnih destinacij v južni Evropi. Vendar je Luka Koper trenutno v situaciji, zasičenosti kapacitet, ki jih ima na razpolago iz vidika železniške infrastrukture, preko katere je pristanišče povezano s celino. Prav transportni sistem je pomemben faktor proizvodne politike Luke Koper, ki je rezultat družbenega razvoja ter predstavlja torej aktivno vlogo v posameznih segmentih razvoja. Hkrati pa je nemogoče načrtovati ekonomski razvoj brez načrtovanja transportnega sistema. Pri tem pa mora proizvodna politika luške infrastrukture in suprastrukture zajeti vse objekte in sredstva, ki služijo za proizvodnjo prometne storitve Luke Koper ter ji predvideti, učinkovitost, funkcionalnost, uporabnost, rast, razvoj, modernizacijo in optimizacijo slehernega procesa.

Glede na to, da je Luka Koper storitveno podjetje za katere je značilno večje število izvajalcev, ki so neposredno povezani z uporabniki storitev kot pri proizvodnem podjetju, bi morala biti kadrovska politika najpomembnejša sestavina poslovne politike. Njena vloga je, da skrbi za pogoje pomembne za osebni razvoj, strokovni in delovni razvoj glede na njihove interese in sposobnosti ter omogočanje kreativnega dela vseh zaposlenih v Luki Koper. Sodoben način poslovanja, ki v prvi meri zahteva konkurenčno prednost, mora imeti predvsem sposoben management. To pomeni, da mora management kot nosilec strategije razvoja imeti kreativnost. Hkrati pa si morajo vsi zaposleni prizadevati ustvariti sodobno pristaniško – logistično podjetje, na katerega bo javnost pozitivno usmerjena, uporabniki storitev pa zadovoljni. Za varen obstoj in razvoj Luke Koper na domačem in mednarodnem tržišču mora kadrovski management Luke Koper voditi takšno poslovno politiko, ki bo imela skrajni cilj izboljšanja kvalitete transportnih storitev. Saj so kadri temeljni nosilci in izvršitelji procesov dela kot smotrne dejavnosti.

Luka Koper v tem trenutku doživlja razvojno prelomnico, ko se mora soočiti s svojimi slabostmi in za njih poiskati ustrezne rešitve. To ji bo omogočeno le na podlagi konstruktivne poslovne politike v funkciji uspešnega poslovanja Luke Koper. Kar konkretno pomeni, da na podlagi tržne politike maksimalno izkoristiti vse svoje prednosti in gospodarske trende, ki vladajo v Evropi in v svetu ter s širitvijo lastnih zmogljivosti

preusmeriti čim več blagovnih tokov k sebi. Le s takšno strategijo in konceptom bo tržna politika Luke Koper konkurenčna znotraj celinskega evropskega in svetovnega prekomorskega dela. Saj bo le tako učinkovito opravljala nalogo oskrbovanja kupcev s svojimi storitvami in s tem zadovoljevala njihove potrebe. Hkrati pa se z zadovoljevanjem potreb zagotavlja trajna prisotnost na trgu in s tem tudi možnost razvoja.

Dolgoročno bo Luka Koper uspešno podjetje le, če bo izkazovalo s svojo ekološko politiko usmeritev v doseganju ekoloških standardov in s tem v doseganju celovitega učinkovitega poslovanja. Saj le sistem učinkovitega poslovanja ekološke politike pomeni zadovoljevanje in predvidevanje potreb ter pričakovanj po negativnih učinkih za tovor, zaposlene in urbano okolico. Luka Koper tako kot večina evropskih in sredozemskih luk na področju luških storitev, enostavno posnema novosti. Zato je njen ključni element ob povedani geografski prednosti znotraj finančne politike cena pristaniško – logističnih storitev. Cena je edina prvina tržnega spleta s katero se ustvarja prihodek, ostale prvine predstavljajo stroške. Cena je obenem tudi najbolj prožna prvina finančne politike, ki jo je moč hitro spreminjati. Finančna politika ni odvisna le od cene, stroškov in povpraševanja, ampak je odvisna od več parametrov predvsem pa količine posameznega tovora. Zato mora Luka Koper precejšno pozornost nameniti ciljem finančne politike, ki bi omogočilo profitabilno poslovanje hkrati pa omogočala strategijo dolgoročnega razvoja.

Hkrati pa ob navedenih politikah je razvojna politika tisti del splošne poslovne politike, ki se nanaša na njihovo dolgoročno strategijo poslovanja. Tako razvojna politika definira aktivnosti, ki prilagajajo poslovanje sprememb bodočnosti. Vse s ciljem, da bi tako obravnavala obstanek podjetja in izboljšala njegov položaj na tržišču. Razvojna politika zajema tako aktivnosti formiranja osnovnih ciljev razvoja Luke Koper, ki se želijo doseči v predvidenem času in z določanje smernic, sredstev in mer za njihovo realizacijo. Pri tem pa so najvažnejši cilji razvojne politike Luke Koper: povečanje rentabilnosti in ekonomičnosti poslovanja, izboljšanje produktivnosti, izboljšanje položaja na tržišču izraženo z večjim tržnim deležem, obseg prodaje, ceno in razširitev prodajne mreže, ohranitev in povečanje materialnih in finančnih resursov, intenziviranje inovacij, razvoja novih storitev, učinkovitejši marketing in posodobitev proizvodnje.

Literatura:

1. Banič, I., D.: Poslovna politika – procesi upravljanja in vodenja gospodarskih družb, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 2007.
2. Kralj, J.: Politika podjetja v tržnem gospodarstvu, Ekonomsko-poslovna fakulteta, Maribor, 1995
3. Zelenika, R.: Mednarodna špedicija, Osnovni i specijalni poslovi – poslovna politika, Istrska naklada, Pula, 1985.
4. Zelenika, R.: *Logistički sustavi*, Udžbenici Sveučilišta u Rijeci - Ekonomski fakultet: Futura, Rijeka, 2005.
5. Zelenika, R.: *Načela ekonomije i ekonomike*, Udžbenici sveučilišta u Rijeci - Ekonomski fakultet, Rijeka, 2008.
6. Interno gradivo Luke Koper, 2009.
7. Letno poročilo Luke Koper, 2009.
8. <http://www.luka-kp.si/>, (8.2.2010).
9. <http://www.luka-kp.si/slo/interaktivni-zemljevid?L=2> (6.2.2010)
10. <http://www.luka-kp.si/slo/pristaniski-prirocnik/klimatske-razmere/22>, (14.2.2010).
11. <http://www.luka-kp.si/slo/o-podjetju/kakovost>, (14.2.2010).
12. <http://www.maerskline.com/appmanager/>, (10.2.2010).

Tomaž Lotrič, Ratko Zelenika, Tina Velenšek

Business policy in the function of the Port of Koper operational efficiency

Summary

The process of globalization and international integration is faced by Slovenia and Luka Koper. Existing and proposed links with Central and Eastern European countries through the port of Koper represent an important opportunity for the entire Slovenian economy. The Port of Koper have, as the largest hub of maritime, rail and road transport in Slovenia, an important role in the transport chain of goods. It lies on the shortest route connecting the Central and Eastern Europe with the Mediterranean and Middle, Middle and Far East.

The article provides the possibility of developing the Port of Koper from assumptions of the business policy. On the drive to further sustainable development with effective regulatory framework for the success factors of production policies, staffing policy and vision of market policies as the modern port for Central and Eastern Europe. While the ecological politics of envy businesses and regions and with profitable financial policy to establish a development policy of the Port of Koper in integrated logistics distribution center in the wider region.

Key words: business policy, production policy, personnel policy, marketing policy, environmental policy, financial policy and development policy