

Potrebe Luke Koper po nadaljnjih  
železniških zmogljivostih glede na razvojne  
načrte in priložnosti za rast prometa  
pristanišča

Dragomir Matić, predsednik uprave

Ljubljana, 18. marec 2016

# Vsebina

- Koprsko pristanišče
- Dosedanji rezultati
- Rezultati konkurence
- Tržne priložnosti
- Načrtovana rast prometa pristanišča
- Potrebe po pristaniških zmogljivostih
- Potrebe po železniških zmogljivostih

# O delniški družbi Luka Koper

- ustanovljena leta 1957
- delnice družbe (LKPG) kotirajo na Ljubljanski borzi vrednostnih papirjev
- podpisana koncesijska pogodba za vodenje pristanišča do leta 2043
- od začetka / nastanka investira v izgradnjo vse pristaniške infrastrukture in nabavo opreme, skrbi za vzdrževanje ter izvaja komercialno dejavnost
- učinkovit, tržno usmerjen, vzdržen, napreden in uspešen model upravljanja pristanišča
  
- ladijski pretovor v 2015: 20,7 milijonov ton (+ 9,2%)
- kontejnerski pretovor v 2015: 790.736 TEU (+17,3%)
- pretovor avtomobilov v 2015: 607.326 (+17,0%)
  
- prihodki Luka Koper v 2015 - ocena: 173,3 mio EUR (+12%)
- čisti poslovni izid v 2015 - ocena: 28,9 mio EUR (+9%)
- dejavnost skupine Luka Koper v 95% predstavlja Luka Koper d. d.



# Osnovne značilnosti pristanišča

- 280 ha razsežnosti območja pristanišča,
- **Večnamensko pristanišče** - 12 specializiranih terminalov,
- 3,4 km operativne obale,
- 26 privezov,
- > 30 km železniških tirov, ki oskrbujejo in povezujejo vse terminale
- 2011 sprejet Državni prostorski načrt, ki določa dolgoročni razvoj pristanišča



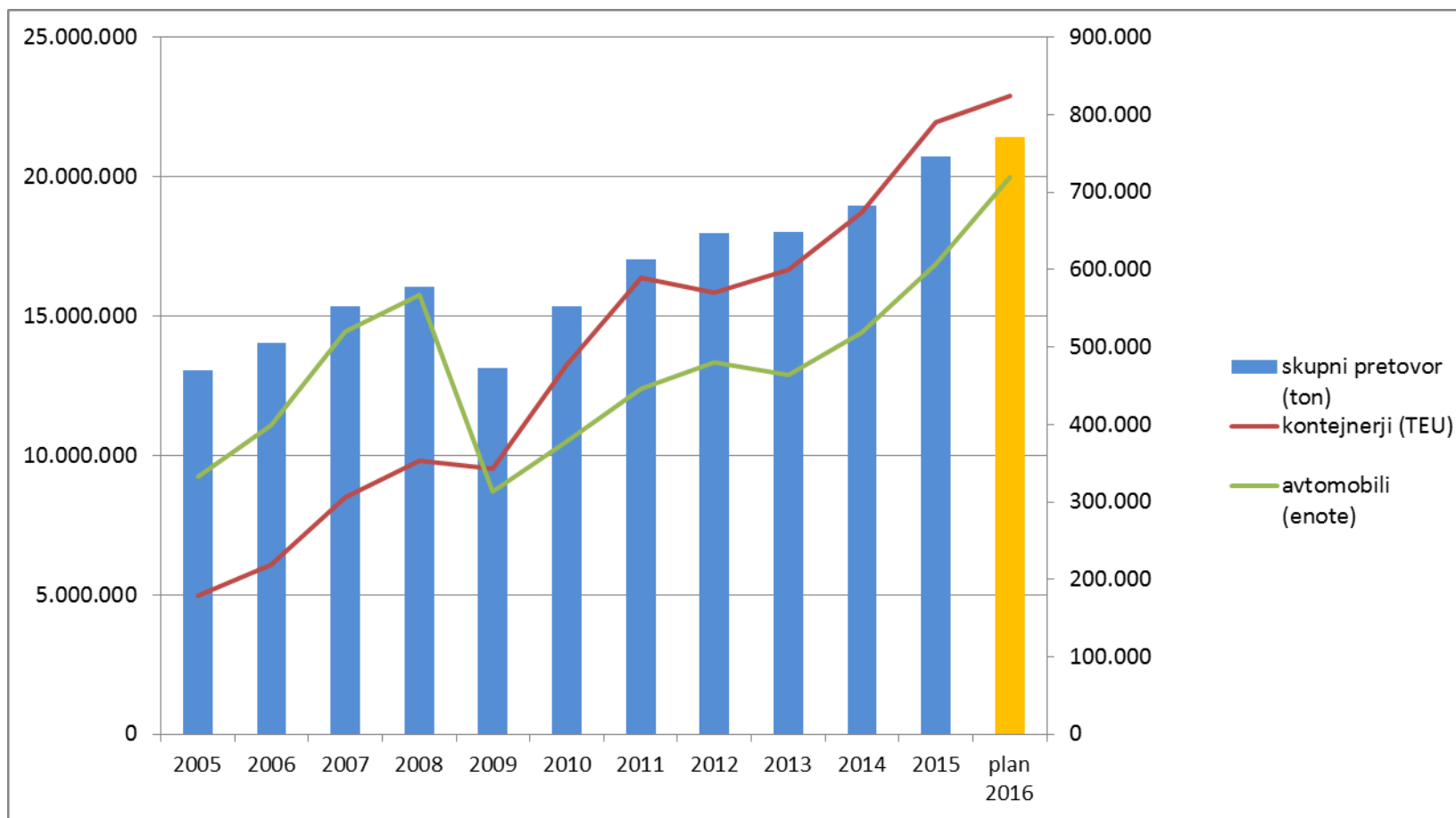
# Hitra rast ladijskega pretovora

Posebej za **kontejnerje** in **avtomobile**

**ton**

Skupni ladijski promet

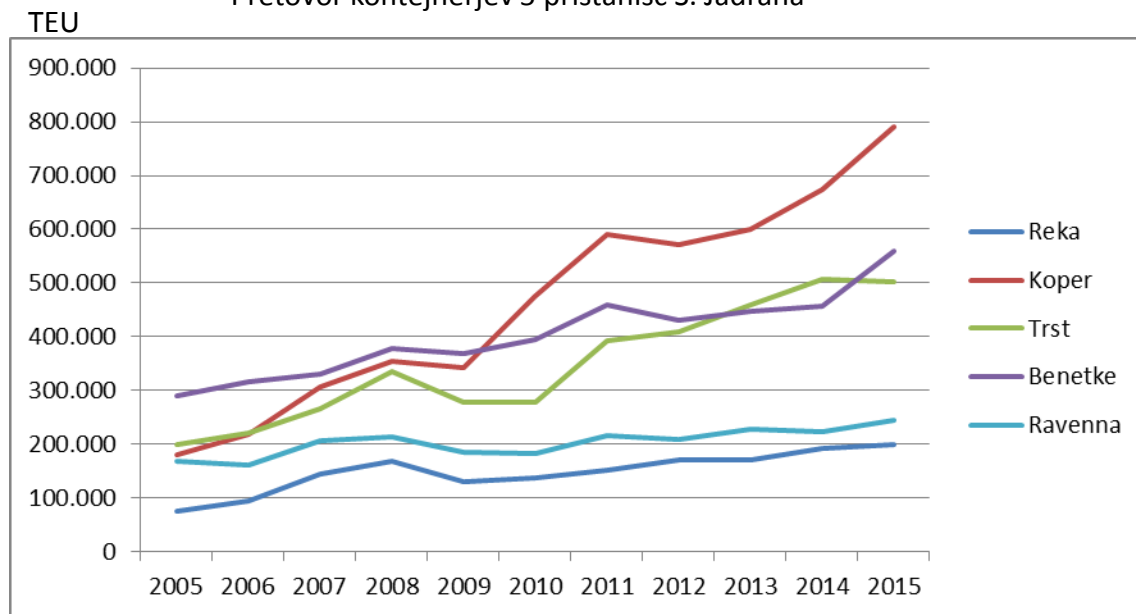
**TEU / avtomobili**



Dobro izkoriščene zmogljivosti, **leto 2015 = leto rekordov** => ambiciozni načrti

# Konkurenca – kontejnerji

Pretovor kontejnerjev 5 pristanišč S. Jadrana



- V 10-letnem obdobju je Koper povečal promet za 4,4 krat, v 5-letnem obdobju pa za +65%
- 2015/2014 je rast Kopra **17,3%**
- V najbolj konkurenčnem segmentu ima **Koper** od 2010 dalje **vodilno vlogo v S. Jadranu**
- Prepoznan potencial S. Jadrana do 2030: **6 mio TEU/letno**
- Vsi pospešeno investirajo v nove kapacitete KT!
- **Koper mora ohraniti primat v S. Jadranu, kjer ima 34% tržni delež!**

**Pogoj: zagotovitev kapacitet pred konkurenco**

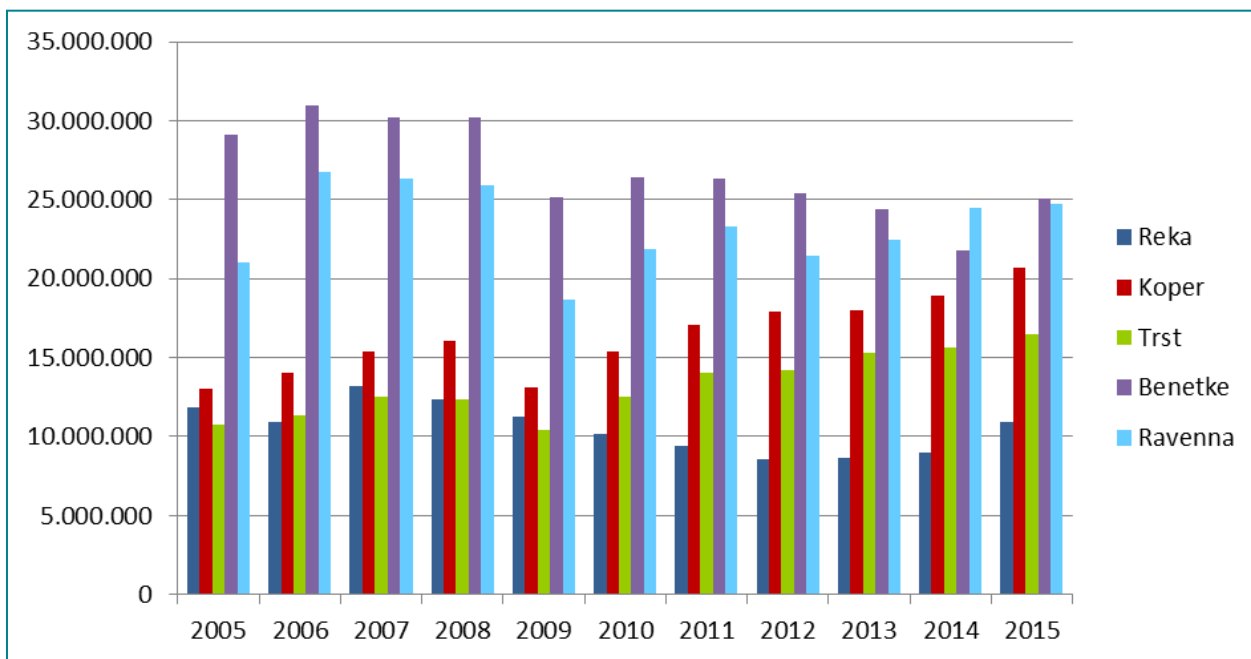
In TEU millions	2015	2014	%15
Rotterdam	12.23	12.30	-0.5%
Antwerp	9.65	8.98	7.5%
Hamburg	8.87	9.78	-9.3%
Bremerhaven	5.55	5.80	-4.3%
Valencia	4.62	4.44	3.9%
Algeciras	4.51	4.57	-1.2%
Felixstowe	3.98	4.07	-2.3%
Piraeus	3.33	3.59	-7.2%
Marsaxlokk	3.10	2.87	8.0%
Ambarli	3.08	3.44	-10.6%
Le Havre	2.56	2.55	0.1%
Gioia Tauro	2.55	2.97	-14.2%
Genoa	2.24	2.17	3.2%
Southampton	2.02	1.90	6.6%
Barcelona	1.97	1.89	3.8%
St Petersburg	1.72	2.38	-27.8%
Zeebrugge	1.56	2.05	-23.8%
Mersin	1.44	1.48	-2.9%
La Spezia	1.39	1.30	6.7%
Sines	1.33	1.23	8.5%
<b>Total Top 20 European ports</b>	<b>77.68</b>	<b>79.75</b>	<b>-2.6%</b>

Vir: Alphaliner

# Konkurenca – skupni pretovor

Skupni pretovor v 5 pristaniščih S. Jadrana (brez surove nafte v TS)

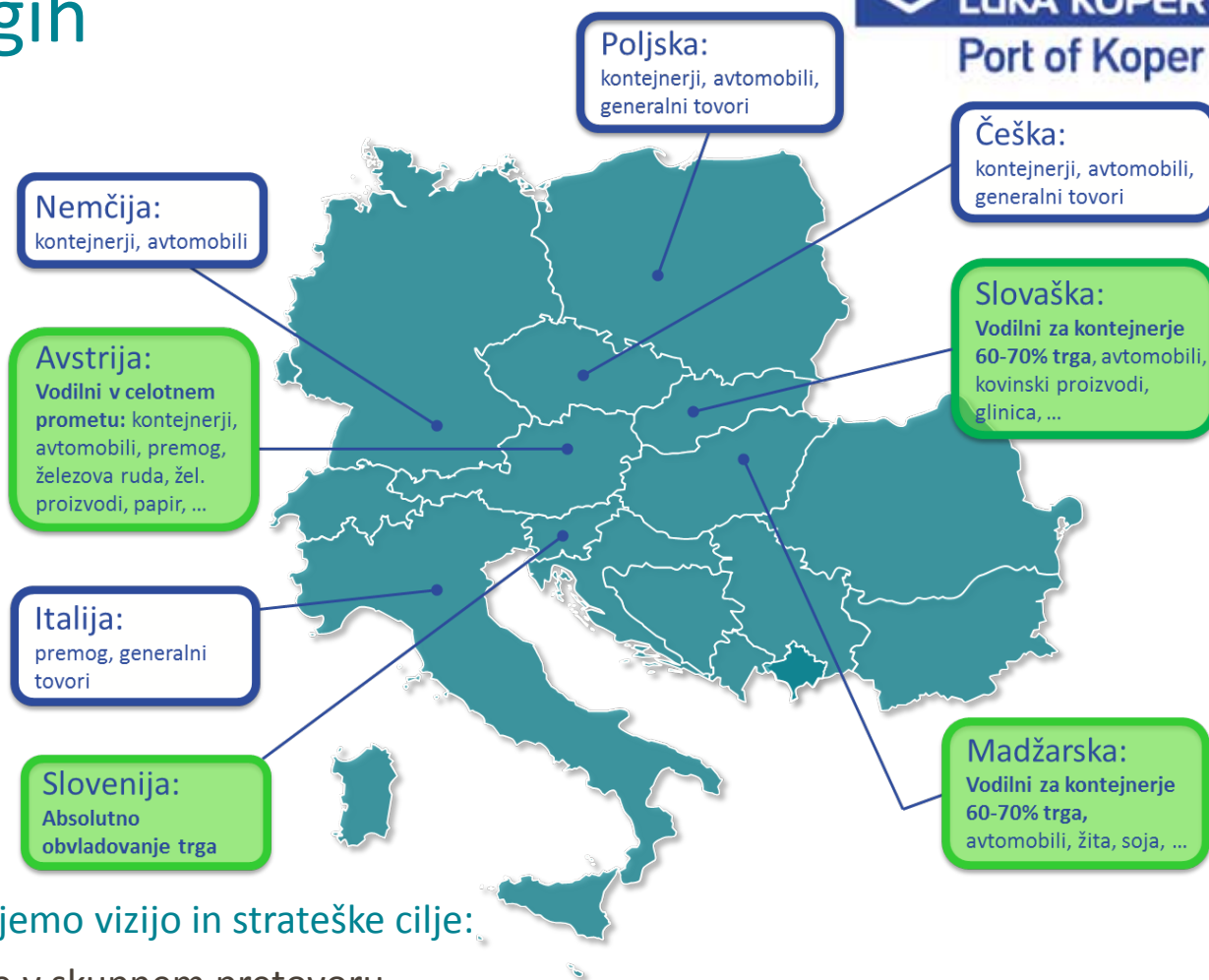
v tonah



- Surova nafta – glavna blagovna skupina pristanišča Trst in pomembna v Reki - ne potuje po osnovni koridorski infrastrukturi
- Vodilni ostajata Benetke in Ravenna, a imata ciljne trge predvsem v IT (razsuti tovari, tekoči tovari...)
- **Luka Koper povečuje svojo vlogo v S. Jadranu in ima vodilno vlogo za oskrbo srednje in vzhodnoevropskih trgov => od 15% tržnega deleža v 2005, imamo v 2015 preko 21% tržni delež**

# Preovor po trgih

- Pristanišče je izrazito mednarodnega značaja – **izvoz storitev**
- Več kot **70% blaga potuje v tranzitu**, kar zahteva zanesljivo in zmogljivo infrastrukturo do zalednih tržišč



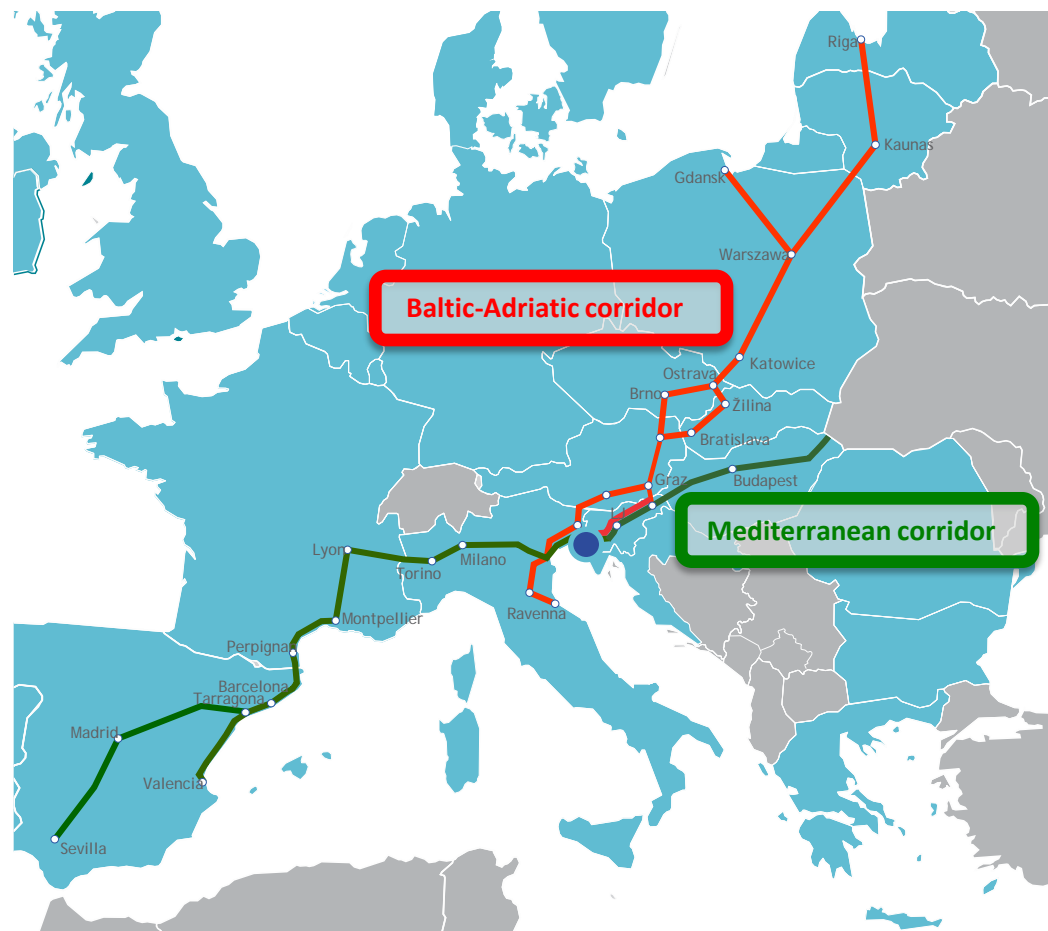
V zadnjih letih uspešno uresničujemo vizijo in strateške cilje:

- Prvo pristanišče Avstrije v skupnem pretovoru
- Prvo pristanišče Madžarske in Slovaške za promet s kontejnerji
- Drugo pristanišče v Mediteranu (prvo na južni poti za naše trge) za avtomobile
- Vodilno pristanišče na južni poti v/iz Srednjo in Jugovzhodno Evrope tudi za specifične blagovne skupine: les, žive živali, premog, železovo rudo, železove proizvode, sojo, glinico ipd.



# Krepitev konkurenčnega transportnega sistema (preko Slovenije)

- na križišču *Baltsko-Jadranskega* in *Mediteranskega* koridorja + jedrno EU pristanišče
- redne železniške povezave – v povprečju **58 tovornih vlakov dnevno**
- **57% tovora** potuje po železnici - **zanesljivo, učinkovito, ustaljeno**



Ključni proizvodni in potrošni centri zaledja dosegljivi:

- 1 dan cestno
- 2 dni železniško

# Strateški koncept do 2030

**Vizija:** Luka Koper vodilni pristaniški sistem za globalne logistične rešitve držav srednje in vzhodne Evrope.

**Poslanstvo:** Z zanesljivo in razvito pristaniško ponudbo podpiramo globalne logistične rešitve do osrčja Evrope skladno s potrebami gospodarstva in najzahtevnejših kupcev.

## 5 strateških usmeritev:

### Prilagodljiv, sodoben in konkurenčen pristaniški ponudnik

Realizacija prepoznanih tržnih potencialov z obvladovanjem tržišč in vzpostavljanjem partnerskih odnosov s kupci

### Zanesljiv in učinkovit izvajalec kakovostnih pristaniških storitev

Doseganje visoke operative učinkovitosti z izboljšanjem produktivnosti procesov, sinergijami med terminali in optimalno rabo zmogljivosti

### Dolgoročno stabilen in uspešen poslovni sistem

Usklajenost med osnovno dejavnostjo in podpornimi funkcijami ter skrb za izboljšanje dobičkonosnosti produktov in rast premoženja

### Promotor celovitih logističnih rešitev

Skrb za povezovanje različnih členov v logistični verigi in pristaniški skupnosti z namenom oblikovanja integriranih transportnih rešitev

### Skrben institucionalni deležnik trajnostnega razvoja

Zavzemanje za dolgoročno vzdržen razvoj naravnega in družbenega okolja ter podpora razvoju pristanišča v širšem regionalnem in mednarodnem prostoru.

# Strateški cilji do 2020

## Poudarek na dejavnosti pristanišča:

- Realizacija tržnih potencialov
- Pravočasno zagotavljanje zmogljivosti za njihovo uresničevanje

CILJI		VREDNOSTI v 2020
Finančni rezultati poslovanja		Čisti prihodki od prodaje: 218 mio € EBITDA marža: 39% ROE: 10% Neto zadolženost/EBITDA < 3 Črpanje nepovratnih EU sredstev 20 mio €
Tržni vidik	Letni pretovor	> 24,3 mio ton > <b>1 mio TEU</b> > <b>850 tisoč vozil</b> > 70 tisoč potnikov > 1 mio ton dodatnih storitev polnjenja in praznjenja kontejnerjev
	Pozicioniranje na trgu	- preseči 35% delež kontejnerskega prometa v severnem Jadranu; - ohraniti položaj prve luke za Avstrijo - ohraniti položaj prve luke za kontejnerski promet za Madžarsko in Slovaško - pridobiti položaj prve luke za avtomobile v Mediteranu
Pristaniški vidik	Pridobiti skladišča	- vsaj 10.000 m2 novih zaprtih skladiščnih površin - vsaj 10.000 novih parkirnih mest za avtomobile - rezervoarji JET
	Vzpostaviti privezna mesta	- istočasni privez 2 ladij matic za kontejnerski promet - dodatna infrastruktura za Ro-Ro promet v bazenu III za promet avtomobilov - obnova vsaj 1 priveza v bazenu II za operativno razbremenitev
	Izboljšati cestni dostop	- nov vhod za povečanje pretočnosti pristanišča in razbremenitev lokalnega prometa
	Vzpostaviti nove tirne kapacitete	> 7 km znotraj območja pristanišča
Optimalno izkoristiti enotirno železniško progo		- povprečno 82 tovornih vlakov dnevno oz. 14,2 mio ton blaga po železnici

# Začetek novih projektnih sklopov

Nadgradnja kontejnerskega terminala na pomolu III – 235 M €



Avtomobilski terminal v bazenu III – 24,7 M €



Rezervoarji za tekoče tovore - 13,9 M €



Večnamensko skladišče in privezni mesti v bazenu II – 42 M €

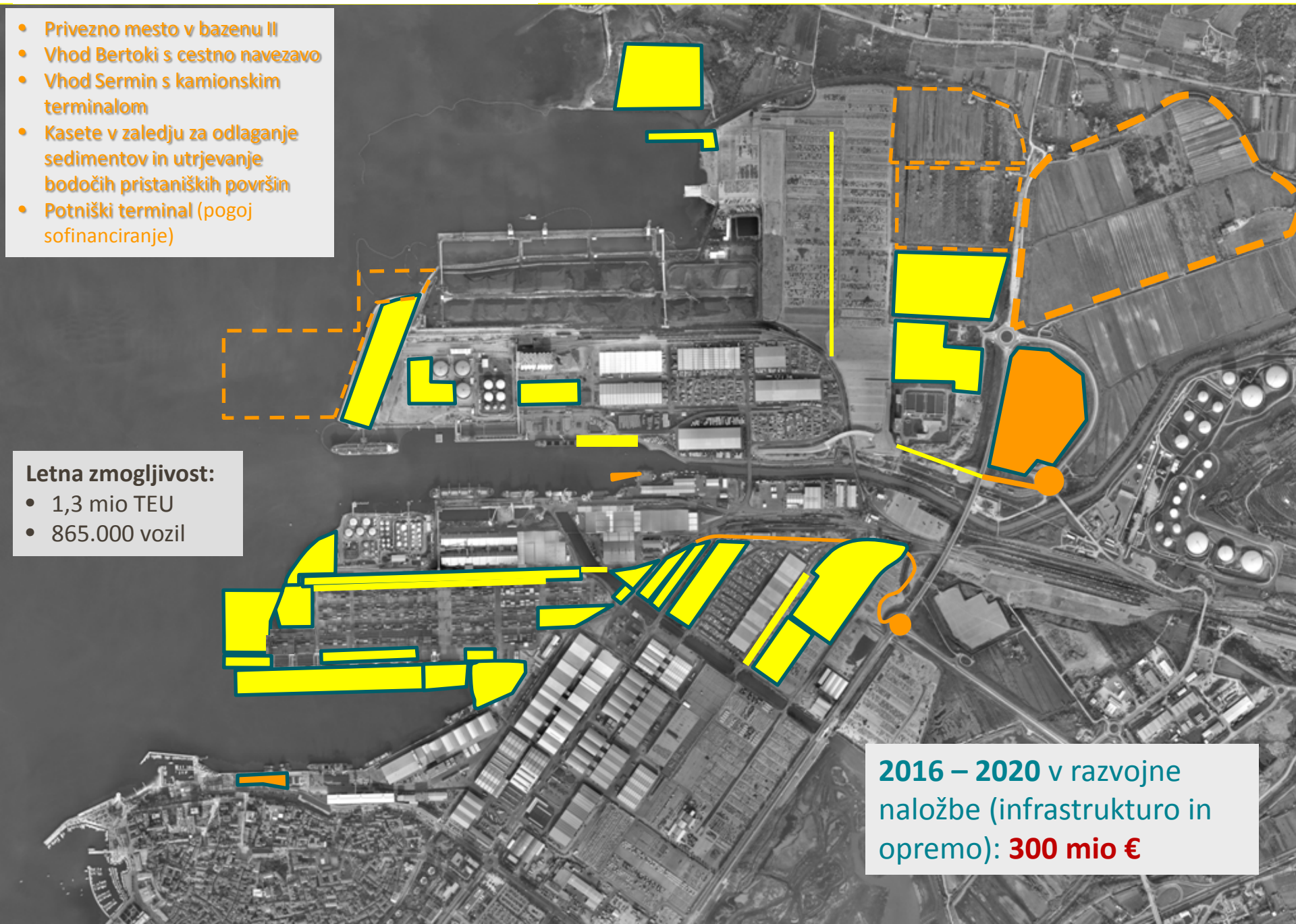


- Privezno mesto v bazenu II
- Vhod Bertoki s cestno navezavo
- Vhod Sermin s kamionskim terminalom
- Kasete v zaledju za odlaganje sedimentov in utrjevanje bodočih pristaniških površin
- Potniški terminal (pogoj sofinanciranje)

Letna zmogljivost:

- 1,3 mio TEU
- 865.000 vozil

2016 – 2020 v razvojne naložbe (infrastrukturo in opremo): **300 mio €**



Predhodno zaključene investicije do 2020

Dodatne investicije s predvidenim zaključkom do leta 2030

- Podaljšanje severnega dela pomola I za kontejnerski promet
- Dodatna zaprta skladišča na pomolu II in v zaledju bazena I
- Privezna mesta v bazenu II
- Ureditev površin v zaledju pristanišča za avtomobile
- Dodatna privezna mesta za avtomobile
- Podaljšanje pomola II (začetek)

Letna  
zmogljivost:

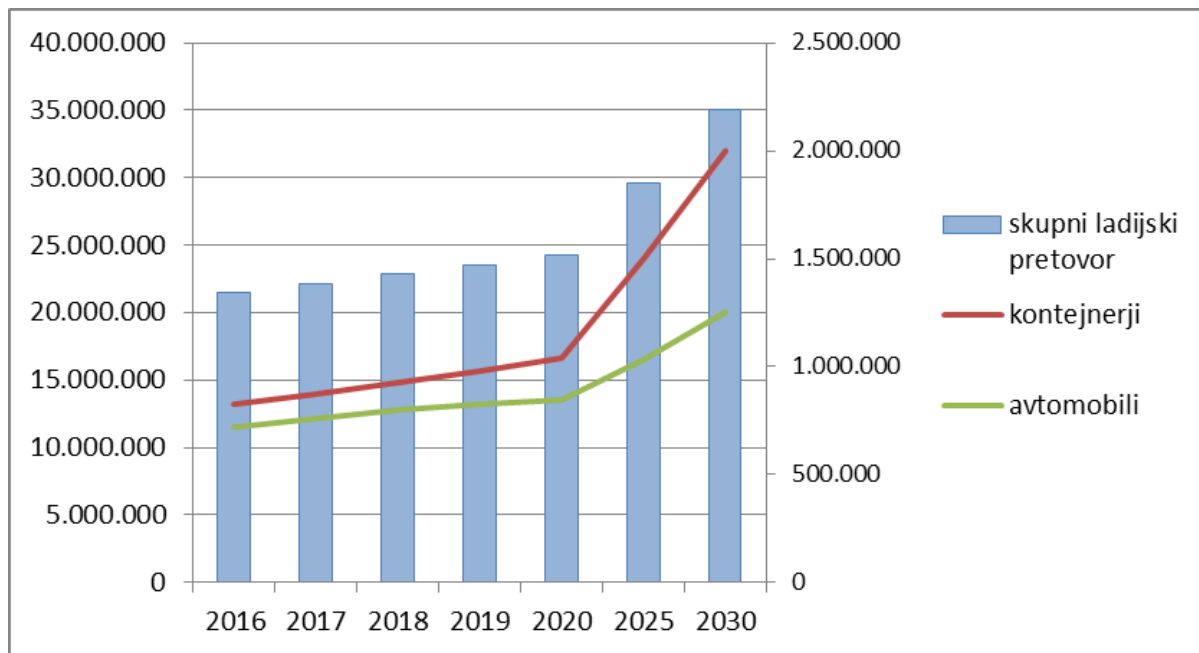
- 2 mio TEU
- 1,25 vozil

2021 – 2030 v razvojne naložbe  
(infrastrukturo in opremo): **400 mio €**  
(po alternativnem scenariju 70 mio €)

# Ocena rasti prometa do 2030

tone

TEU/vozila



- Pričakovana pospešena rast **kontejnerskega** prometa / ključne naložbe!
- Pomemben položaj pretovora **avtomobilov**
- Skrb za vse blagovne skupine **več-namenskost** pristanišča
- Nove priložnosti za **generalno blago** pri kontejnerskem segmentu in **alternativne energente**
- Redna oskrba **strateških energentov**

Pretovor	Plan 2015	2020	Razvoj: 2030	Alternativa: 2030
<b>Skupaj</b>	<b>20.101.750</b>	<b>24.300.000</b>	<b>35.100.000</b>	<b>27.400.000</b>
kontejnerji (TEU)	730.000	1.000.000	2.000.000	1.300.000
vozila (enot)	525.000	850.000	1.250.000	865.000

**RAZVOJNI  
SCENARIJ =  
NAŠ  
SCENARIJ!**

# Potrebe po novih povezavah z zaledjem

- Železniška infrastruktura
  - danes 60% prometa vezanega na železniško podporo => novi posli bodo zahtevali še več železniških povezav
  - V 2015: **58** tovornih vlakov / dan => pričakovane potrebe po vlakih/dan glede na načrtovano rast pretovora do 2020: **+25% vlakov** (> 73 tovornih vlakov/dan X 365 dni).
  - **KRITIČNA TOČKA: 2. tir Koper – Divača (nujno pospešiti izgradnjo) = NAJVEČJE TVEGANJE**
  - **Čim jasnejši izračuni o kapaciteti obstoječe proge**
  - nujno vzporedno **odpraviti tudi ostala ozka grla** (organizacijske, tehnične in infrastrukturne narave), ki se pojavljajo do avstrijske in madžarske meje
- Cestni dostop / vhodi s pripadajočim kamionskim terminalom: 257.000 kamionov v 2015



# Rast železniškega prometa

Ob predpostavki, da se tudi v bodoče ohrani večino blaga na železnici, bo ozko grlo zaradi enotirne proge leta 2018/2019

**=> nujen 2. tir**

	Pesimističen scenarij	Realističen scenarij	Optimističen scenarij
2009	7.98	7.98	7.98
2010	8.81	8.81	8.81
2011	10.12	10.12	10.12
2012	10.52	10.58	10.65
2013	10.94	11.08	11.22
2014	11.33	11.56	11.81
2015	11.73	12.06	12.44
2016	12.13	12.57	13.09
2017	12.54	13.09	13.77
2018	12.94	13.63	14.48
2019	13.35	14.18	15.21
2020	13.76	14.74	15.97
2021	14.16	15.32	16.75
2022	14.57	15.90	17.55
2023	14.96	16.49	18.36
2024	15.35	17.08	19.19
2025	15.73	17.67	20.02

## 2 odločujoča izziva do 2020:

- Povečati zmogljivost obstoječe enotirne proge za +25%
- Zgraditi 2. tir Koper - Divača

Vir: L.I.F.E. / projekt INWAPO

# Pomen pristanišča za državo

- 2005: študija D. Mramor in V. Bole: od vsakega milijona ton pretovorjenega blaga v pristanišču je v slovenskem gospodarstvu odvisnih **450 delovnih mest**
- 2011: študija Jože P. Damijan: pristaniška dejavnost ustvari 200 mio EUR dodane vrednosti; vsak evro prihodka v pristaniški dejavnosti ustvari še **1,12 € dodane vrednosti** in dodatno zaposluje **1,6 ljudi**
- 2014: študija V. Bole in Ž. Jere: vsak milijon ton pretovora v Luki Koper posredno in neposredno generira skoraj **78 mio €** storitev in blaga v celotnem gospodarstvu
- 2014 – 2016 = + **150 novih zaposlitev**



# NUJNA PODPORA pristojnih v Sloveniji

- Pravočasna zagotovitev zmogljivosti na javni povezovalni železniški infrastrukturi
  - Pospešeno do odločitev!!! (sosednje države pospešujejo naložbe v pristaniščih in na koridorjih mimo nas)
  - **RS mora začeti s projektom 2. tir da bo na voljo 2020** + jasen scenarij takojšnjih ukrepov za povečanje zmogljivosti obstoječe proge (ki mora zdržati do 2020) => **pozitivni signal strankam**
  - Luka Koper v pristaniško infrastrukturo že vlaga zasebni kapital
  - Luka Koper v proračun RS redno plačuje: koncesnino, dividende, nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča + davke in prispevke
  - Finančni viri so trenutno zelo ugodni + nepovratna sredstva + pozitivni učinki investicij na gospodarstvo
  - Takšni projekti se povsod financirajo iz javnih sredstev in niso zanimivi za zasebni kapital / rešitev: javno zadolževanje (jasna prioriteta projektov RS) + racionalizacija projektne rešitve + **odzivnost takoj**
- Ohranitev sedanjega modela upravljanja pristanišča (Koncesijska pogodba)
  - Pristaniška uprava NI potrebna
  - Strateški partner NI potreben (finančni viri SO, Know-how JE, promet oz. posel JE)

Ohraniti  
nevtralnost  
pristanišča

Hvala za vašo pozornost!



[www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si)