

ZNANOST I GOSPODARSVO

IZV. PROF. DR. SC.
ALEN JUGOVIĆ

BEZ JAKOG GOSPODARST

O PROBLEMIMA U RAZVOJU RIJEČKOG PROMETNOG PRAVCA,
RIJEČKOJ LUCI, POVEZANOSTI POMORSKOG FAKULTETA I
RIJEČKOG POMORSKOG GOSPODARSTVA

TVA NEMA NI JAKE LUKE

zv. prof. dr. sc. Alen Jugović, novoizabrani dekan Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, u svojoj je dosadašnjoj karijeri obnašao dužnosti voditelja doktorskog studija i prodekana za poslovne odnose, vodio je europske te hrvatske strateške projekte, kao i niz stručnih projekata, a u svom programu rada za dekana ističe kako Pomorski fakultet treba težiti tome da postane jedna od boljih znanstveno-nastavnih institucija u Hrvatskoj s snažnom povezanošću s pomorskom privredom. To se može postići samo uključivanjem i poistovjećivanjem svih zaposlenika s misijom i vizijom fakulteta i uključivanjem u njihovu provedbu.

S obzirom na to da predaje kolegije Upravljanje morskom lukom, Lučko poslovanje, Ekonomika brodarstva te Ekonomika i organizacija pomorsko-putničkog prometa, sugovornik je koji relevantno može razgovarati o

problemima u razvoju riječkog prometnog pravca, riječkoj luci te naravno povezanosti Fakulteta i riječkog pomorskog gospodarstva.

Dvadeset godina se riječki pomorski pravac pokušava naći na karti svijeta i Europe. Što smo učinili dobro, a što pogrešno?

To je dosta kompleksno pitanje, na koje prije svega ne bi odgovarao što je bilo dobro, a što loše, već bi radije pokušao sa svog osobnog stajališta dati određeni pogled na riječki prometni pravac kako ga ja vidim sada i u budućnosti. Probleme u razvoju riječkog prometnog pravca možemo promatrati s različitih polazišta. Pred 100 godina riječka je luka bila 8. luka po veličini u Europi, dok se danas, prema podacima EUROSTAT-a, odnosno Organizacije europskih morskih luka (ESPO), nalazi na 62. mjestu. S time sigurno ne možemo biti zadovoljni, no s druge strane ne treba očajavati već pristupiti bržem rješavanju današnjih problema u razvoju. Radi se dosta, ali opet čini se ne dovoljno i ne dovoljno brzo jer u riječkoj luci zadnjih sedam godina nemamo značajniji porast prometa tereta, ni putnika, čak suprotno. Činjenica je da imamo određene komparativne pred-

nosti, ali te prednosti nisu pretočene u konkurentne prednosti. Možda smo prespori s obzirom na promjene koje se događaju oko nas i globalno. Problema ima, neki od njih su vezani uz administrativno poslovanje (birokracija), a drugi uz potrebu za izgradnjom nove i kvalitetnije lučke infrastrukture. Moramo jednostavno priznati da je naša lučka infrastruktura generalno u lošem stanju, i da je to za potencijalni teret prva negativna točka koja se primjećuje. Komitenti riječke luke na temelju toga mogu zaključiti "ako se ne znaju brinuti o vlastitoj luci, kako će se brinuti o tuđem teretu". Od svega je najbitnije što prije ostvariti kvalitetnu povezanost luke sa zaleđem i tu prvenstveno mislim na željeznicu, ali uvijek vodeći računa da je Hrvatska pomorska zemlja, a ne željeznička, tako da prioritet u razvoju željeznice treba prilagoditi razvoju i potrebama luka i brodova te pomorstva općenito! Napomenuo bi još jedan detalj, a to je da se pozornost najviše stavlja na kontejnerski promet, ali mišljenja sam da se nikako ne

smiju zaboraviti tradicionalni tereti, i da tu treba graditi rast. Ujedno moramo naći način kako naša lučka skladišta staviti u funkciju, ili njihovim rušenjem osigurati dodatne lučke površine. Lijepo je čuvati industrijsku baštinu, ali u trenutcima kada luka vapi za prostorom to nikako ne bi smjelo biti na uštrb luke Rijeka.

Je li to problem cijele državne politike? Iza luke Kopar stala je cijela država, u smislu željezničke i cestovne infrastrukture.

Izvorište dijela problema ležalo je u objektivnim razlozima koji su išli na ruku našim najbližim konkurentima, Koprju i Trstu, ali oni su sada iza nas. Rijeka i riječki prometni pravac imaju povijest, tradiciju, ali i akumulirano znanje i iskustvo koje se stjecalo više od stoljeća i koje sigurno može pomoći, kako sam već rekao, u lakšem rješavanju spomenutih problema. Osim toga, kada govorimo o Koprju, ne treba izgubiti iz vida da je Kopar jedina luka u Sloveniji, dok mi imamo šest luka od međunarodnog značaja i država pokušava, na neki način, razviti svih tih šest luka. Bi li luka trebalo biti manje?



Država treba s nekim podijeliti rizik ulaganja u naše luke te otvoriti luke privatnom kapitalu

Rijeka ima što ponuditi i lučka infrastruktura sasvim je dovoljna da prihvati brodove na kružnim putovanjima

Kada pogledamo Jadran i ostale države na Jadranu, možda bi trebalo specijalizirati luke za određenu vrstu tereta ili za neke kombinacije, za razliku od dijeljenja iste državne „pite“ na šest dijelova. Bez jakog gospodarstva nema ni jake luke. Stoga je potrebno težiti ostvarivanju minimalnih preduvjeta kako bi se teret dovukao i na kraju zadržao. Mislim da je tu izrazito bitno ostvariti bolju povezanost sa gospodarstvenicima i to prije svega sa špediterima, agentima i brokerima koji su na neki način naš prozor u svijet jer oni djeluju globalno. Ta komunikacija treba biti konstantna.

Postoje li u tom kontekstu neki planovi?

Što se tiče konkretnih razvojnih planova i strategija za razvoj hrvatskih luka oni i ako postoje su zastarjeli. Trenutno je u postupku izrada Nacionalnog plana razvoja luka od državnog značaja, koji su na međunarodnom natječaju dobili konzultanti iz Nizozemske. Od njih se očekuje da definiraju okvir za stvaranje poslovnog, tehnološkog i organizacijskog okvira koji će jamčiti: ujednačen i koherentan razvoj luka od međunarodnog značaja te postizanje pozitivne konkurentne sposobnosti u odnosu na luke u okruženju.

Bez obzira na rezultate i zaključke tog nacionalnog plana mislim da je jako bitno da luka i nadležno ministarstvo imaju jasnu strategiju razvoja i da postavljaju pred luke realne i ostvarive ciljeve. Nama prije svega treba kvalitetan plan razvoja. Pri čemu ne treba izmišljati toplu vodu već treba pratiti razvoj svjetskih luka, njihove tehnologije i inovacije. Imamo stručnjake i u zemlji i u inozemstvu koje se vrlo rijetko ili nikako pita za mišljenje.

U Luku je ušao i privatni kapital. Mislite li da je to dobar put?

Mislim da je to jedini kvalitetan put. Država treba s nekim podijeliti rizik ulaganja u naše luke te otvoriti luke privatnom kapitalu. Što se tiče konkretno ulaska privatnog kapitala u kontejnerski terminal na Brajdici odabrano je poduzeće s iskustvom kao lučki operater. S jedne strane to je dobro, ali oni niti su brodari, niti imaju mogućnost kontroliranja tereta na način da, ili brod ili teret skrenu na Riječki prometni pravac. U Luku Rijeka d.d je pak ušao poljski kapital, i tu tek treba vidjeti koliko su oni u stanju doprinijeti razvoju luke.

Je li problem i to što je Hrvatska ostala na jednom brodaru?

Ako pogledamo kroz povijest i tradiciju to defintivno predstavlja problem. Bilo bi lijepo da se tradicija brodarstva održava, i da možemo razgovarati o jakoj Hrvatskoj trgovačkoj floti, međutim ako razmišljamo o opcijama koje neki hrvatski teret ima, tu se ne osjeća nedostatak. Globalno je u pomorstvu jedan od najvećih problema višak brodova u svim segmentima i taj problem će biti još izražajniji. Nažalost pomorsko tržište je u zadnjih 10 godina surovo, i tu je nestalo puno brodara na globalnoj razini, a sa njima i neki hrvatski. Osim dobre volje i znanja, treba prilagoditi zakonodavstvo kako bi jedan takav izazov postao što

pristupačniji.

Dok u putničkom prometu, točnije kružnim putovanjima smatram da bi postojanje nacionalnog broдача za kružna putovanja pomoglo u razvoju naših manje značajnih i manje atraktivnih luka, odnosno destinacija. Mada, govoriti o našem i stranom, sada kada smo članica Europske unije, možda je na neki način bespredmetno jer ipak sve se na kraju svodi na ponudu i potražnju i atraktivnost pojedine investicije.

Kada promatramo nove trendove, kakav je Vaš stav prema kruzingu broдарstvu? Vidimo da se u Rijeci radi o stopostotnom porastu u godinu dana. Doduše samo u postotku.

Čak je porast i veći. Bolje pitanje mi niste mogli postaviti. Bavim se kruzinkom zadnjih deset godina i radio sam zajedno sa svojim kolegama s Fakulteta na razvoju brojnih kruzinku destinacija na Jadranu. Naš angažman je uvijek preko Fakulteta, jer na taj način Fakultet ostvaruje dodatni prihod te kvalitetnije radne uvjete svojim zaposlenicima, a studentima profesori mogu pružiti konkretna iskustva iz prakse. Tako da, evo, radio sam sa svojim kolegama na Strategiji razvoja luke Rovinj kao kruzinku desti-



nacije, koji ove godine ima 63 ticanja kruzera, radili smo s Institutom za turizam i na Strategiji održivog razvoja kruzining turizma u Hrvatskoj, u Zadru smo radili na studiji Ekonomska opravdanost izgradnje pomorskoputničkog terminala u luci Zadar, te smo i započeli aktivnosti na razvoju kruzining destinacije Poreč u suradnji s njihovom lučkom upravom, tako da imam iskustva u tom području. U Rijeci se stvara jedna lijepa kruzining priča koja je započela otprilike prije 2 godine. Pokrenuli su je Lučka uprava Rijeka, Grad Rijeka i turistička zajednica grada Rijeke, koji su nas kontaktirali i od tada surađujemo s njima na par projekata. Mogu reći da je to stvarno jedna lijepa priča koja se trenutno događa u našem gradu. Možda se brojevi još zasa sada čine mali, ali kada gledamo da je prije dvije godine bilo 0, prošle godine 4, a ove godine već 14 kruzera te da je jedan od najelitnijih kruzera na Mediteranu dolazi upravo u našu luku, može se zaključiti da je to priča koja zaslužuje dodatnu pažnju. Kritike su upućene zbog vezivanja na kontejnerski terminal, ali morate znati da je i to u svijetu normalna stvar. Kruzining je nešto što nam se ne smije dogodati, njime se mora upra-

vljati, ako želimo da imamo maksimalne učinke od njega. Siguran sam da je Rijeka jedna od najljepša krizing destinacija na svijetu i to stalno ponavljam svojim studentima. Primjerice, brod koji u Rijeci stoji sedam do devet sati, omogućuje putnicima osim razgledavanja Rijeke i njene okolice da odaberu i izlete kao npr.: grad Zagreb, nacionalni park Plitvice, Gorski kotar, Istra, kvarnerski otoci ... Sama Rijeka ima bogatu kulturnu, industrijsku i povijesnu baštinu. Ukratko ako odete na Karibe i vidite jedan otok vidjeli ste sve. Kad ste došli na Mediteran – svaka destinacija je posebna.

Prati li vas grad i turistička zajednica?

Mogu ih stvarno pohvaliti. Radimo već



drugu godinu zaredom s lučkom upravom Rijeka projekt Potrošnja i aktivnosti putnika i članova posade u kruzingu destinaciji Rijeka te efekti te potrošnje na kruzingu destinaciju. Radi se o anketi koja je podijeljena je u nekoliko tematskih cjelina, i obuhvaća pitanja u svezi: - osnovnih podataka o putnicima i članovima posade (prvi ili ponovljeni dolazak, mjesto prebivališta starosnu dob ispitanika...); - aktivnosti u destinaciji (vrijeme provedeno u destinaciji i na brodu, o prijevremenom povratku na brod, o organiziranim turama izvan Rijeke, vrijeme boravka u gradu Rijeci...); - potrošnji u destinaciji (pitanja u svezi potrošnje na različite sadržaje u okviru turističke destinacije primjerice; osvježenje, prijevoz, zabava, suveniri, odjeća, muzeji, razglednice, domaća hrana i pića...); te - sveukupno zadovoljstvo u destinaciji Rijeka (obuhvaća pitanja vezana uz vrednovanje zadovoljstva doživljaja u destinaciji te procjenu ukupnog zadovoljstva određenim proizvodima/uslugama u destinaciji, procjena ukupnog zadovoljstva destinacijom, te mogućnost preporuke destinacije drugima).

Znači, perspektive su dobre?

Ja se nadam. Ovo je, moram reći, period od dvije godine testiranja. Mislim da bi se ova priča mogla nastaviti i uroditi povećanjem prometa. Kruzingom se mora upravljati. Ove smo godine projekt proširili tako da pitamo gospodarstvenike u gradu Rijeci kako oni vide utjecaj putnika i posade s kruzera u našoj destinaciji. Cilj nam je je dobiti informacije u svezi s aktivnosti i potrošnje putnika s kružnih putovanja, a kako bi im pomogli u stalnom poboljšavanju usluga putnicima s brodova za kružna putovanja. Na ovom projektu je posebno vidljiva simbioza suradnje znanstvene institucije i prakse. Naši studenti rade anketiranje, a zatim na temelju tih podataka profesori vrše analizu i daju smjernice za daljnji razvoj. Ja tu priču gledam stvarno kao pozitivnu. Mislim da Rijeka ima što ponuditi i da je lučka infrastruktura sasvim dovoljna da prihvati brodove na kružnim putovanjima. Brodovi mogu biti i na sidru, ali ako postoje uvjeti mogu biti i uz obalu, pa bilo to i na kontejnerskom terminalu. Nedavno je u Rovinju bilo tri kruzera, samo jedan je bio vezan uz obalu. Dakle, nema nikakvog problema da neka destinacija bude kruzing destinacija bez obzira ako nema trenutno adekvatan putnički terminal.

Kakav će biti vaš doprinos, odnosno doprinos vaše ustanove i vašeg načina rada, a u kontekstu željenog razvoja riječkog prometnog pravca i pomorskog gospodarstva?

Prije svega, mi ćemo se i dalje nastaviti baviti našim „core businesses“, a to je je ustrojavanje studija i donošenje odgovarajućih studijskih programa kao i izvođenje znanstveno-istraživačke djelatnosti u multidisciplinarnoj domeni pomorstva. Važna i značajna djelatnost koju ćemo i dalje kontinuirano razvijati i usavršavati jesu programi stalnog stručnog usavršavanja po-

**Potrebno je težiti
ostvarivanju minimalnih
preuvjeta kako bi se
teret dovukao i na kraju
zadržao. Mislim da je tu
izrazito bitno ostvariti
bolju povezanost sa
gospodarstvenicima i to
prije svega sa
špediterima, agentima i
brokerima koji su na
neki način naš prozor u
svijet jer oni djeluju
globalno. Ta
komunikacija treba biti
konstantna**

moraca. Pomorski fakultet u Rijeci i dalje će poticati suradnju s gospodarstvom i aktivno sudjelovanje u razvoju pomorskog gospodarstva izradom strateških i ostalih stručnih projekata.

Sve navedene aktivnosti imaju za cilj da obrazujemo i pripremimo studente za ono što ih čeka poslije, a gospodarstvenike ćemo redovito pitati kakav profil studenta žele da proizvedemo. Odnosno truditi ćemo se u naše studijske programe i kolegije ugraditi ono što tržište traži. Potrebno je napomenuti da to već i radimo na preddiplomskom studiju kroz projekt Kiklop, na kojem su partneri projekta gospodarstvenici iz pomorske privrede koji nam jasno definiraju što se danas traži na tržištu, kakva znanja i vještine se očekuju da student tj. budući zaposlenik mora imati. Važno je napomenuti da je Fakultet tijekom svojeg djelovanja obrazovao cijeli niz vrhunskih stručnjaka koji su znanjem stečenim na Pomorskom fakultetu u Rijeci doprinijeli razvoju svoje regije i Hrvatske.

Što se tiče konkretno razvoja riječkog prometnog pravca, ali i drugih značajnih prometnih pravaca u Hrvatskoj Fakultet će težiti kvalitetnoj i kontinuiranoj komunikaciji svih sudionika u razvoju pravca. Bez otvorenog razgovora i razmjene iskustava nema napretka. Koliko god pomorsvo bilo tradicionalno bez inovativnosti, novih tehnologija i konstantnog učenja ne možemo naprijed.

Koliko god pomorstvo bilo tradicionalno bez inovativnosti, novih tehnologija i konstantnog učenja ne možemo naprijed



Foto Artiv NL