

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

BARBARA MILANOVIĆ

STRATEŠKO PLANIRANJE U FUNKCIJI  
UBRZANJA RAZVOJA LUKE RIJEKA

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

STRATEŠKO PLANIRANJE U FUNKCIJI  
UBRZANJA RAZVOJA LUKE RIJEKA  
DIPLOMSKI RAD

KOLEGIJ: Brodarski i lučki menadžment

MENTOR: Red.prof.dr sc. Blanka Kesić

IME I PREZIME: Barbara Milanović

STUDIJ: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 2419001334

Rijeka, rujan 2013.

# Sadržaj

1. UVOD.....	1
2. OSNOVNE ODREDNICE STRATEŠKOG PLANIRANJA I NJEGOVA ULOGA U USMJERAVANJU RAZVOJA LUKE.....	3
<b>2.1 Definicija, uloga i značaj strateškog planiranja.....</b>	<b>3</b>
<b>2.2 Formuliranje i implementacija strategije .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3 Razvojna politika poduzeća kao element strateškog planiranja .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4 Značaj strateškog odlučivanja u planiranju lučkog razvoja .....</b>	<b>9</b>
3. TEMELJNA OBILJEŽJA LUKE RIJEKA I NJEN POLOŽAJ NA EUROPSKOM TRŽIŠTU LUČKIH USLUGA.....	11
<b>3.1 Geoprometni položaj, povijesni razvoj i prostorni obuhvat riječke regije i luke     Rijeka .....</b>	<b>11</b>
3.1.1 Geoprometni položaj luke Rijeka .....	11
3.1.2 Povijesni razvoj riječke luke .....	12
3.1.3 Prostorni obuhvat luke Rijeka .....	15
<b>3.2 Gravitacijsko područje riječke luke i njena prometna povezanost sa zaledem.</b>	<b>18</b>
<b>3.3 Konkurentnost luke Rijeka na sjevernojadranskim i europskim prometnim     pravcima.....</b>	<b>22</b>
4. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVOJA I TRENUTNO STANJE LUKE RIJEKA .....	27
<b>4.1 Analiza kretanja prometa luke Rijeka u posljednjih 20 godina.....</b>	<b>27</b>
4.1.1 Kretanje prometa riječke luke od 1993. do 2002. godine .....	27
4.1.2 Kretanje prometa riječke luke od 2003. do 2012. godine .....	30
<b>4.2 Ograničavajući čimbenici optimalnog razvoja riječke luke .....</b>	<b>35</b>
<b>4.3 Trenutni pokazatelji poslovanja i prognoza lučkog prometa luke Rijeka .....</b>	<b>38</b>
5. STRATEŠKO I RAZVOJNO PLANIRANJE LUKE RIJEKA KAO OSNOVA DUGOROČNOG RAZVOJA.....	40
<b>5.1 Strateški ciljevi i mjere razvoja riječke luke .....</b>	<b>40</b>
<b>5.2 Prostorna koncepcija razvoja riječkog lučkog područja.....</b>	<b>42</b>
5.2.1 Lučki bazen Rijeka .....	43
5.2.2 Lučki bazen Sušak .....	44
5.2.3 Lučki bazen Bakar .....	45
5.2.4 Skladišta Škrljevo .....	45

5.2.5	Lučki bazen Raša .....	46
5.2.6	Lučki bazen Omišalj .....	46
<b>5.3</b>	<b>Mogućnosti za modernizaciju luke Rijeka i Rijeka Gateway projekt .....</b>	<b>48</b>
5.3.1	Modernizacija kontejnerskog terminala Brajdica.....	50
5.3.2	Izgradnja kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali .....	51
5.3.3	Modernizacija terminala za generalni teret .....	52
5.3.4	Delta i Porto Baroš.....	53
5.3.5	Pomorski putnički terminal .....	54
<b>5.4</b>	<b>Važnost željezničkog prijevoza za razvoj riječke luke .....</b>	<b>55</b>
<b>5.5</b>	<b>Potreba za suradnjom luka sjevernog Jadrana .....</b>	<b>59</b>
6.	ZAKLJUČAK .....	61
	LITERATURA .....	63
	POPIS SLIKA.....	67
	POPIS TABLICA .....	68
	POPIS GRAFIKONA .....	69

# 1. Uvod

Morske luke su ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava te bitan čimbenik razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti, a time i cjelokupnog gospodarstva zemlje u kojoj se nalaze. Pošto je danas njihovo okružje sve promjenjivije, u poslovanju i razvoju luke strateško odlučivanje i planiranje dobivaju na sve većoj važnosti.

Luka Rijeka glavna je i najveća nacionalna luka, s velikim razvojnim potencijalom te od primarne važnosti za prometni i gospodarski razvitak Republike Hrvatske. Stoga je od primarne važnosti njen optimalan razvoj, koji je moguć jedino uz pažljivo strateško planiranje.

Predmet ovog diplomskog rada je prikazati na koje se načine strateško planiranje koristi u svrhu ubrzanja razvoja riječke luke, te koje su njegove potencijalne mogućnosti za ubrzanje razvoja u budućnosti, sa svrhom isticanja njegove važnosti za uspješan razvoj luke Rijeka i njeno pozicioniranje na europskom tržištu lučkih usluga.

U obradi tematike ovog rada korištene su sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, statistička metoda, metoda deskripcije te metoda komparacije. Uz to, na uobičajen način, citirana su tuđa opažanja, zaključci i zakonitosti te statistički podaci.

Rad se sastoji od četiri poglavlja koja obrađuju samu tematiku, uvoda, u kojem je ukratko prikazana koncepcija rada, i zaključka, kojim su sumirana prethodna poglavlja.

U prvom poglavlju pojašnjeni su neki osnovni pojmovi vezani za strateško planiranje, te je obrazložen njegov značaj u planiranju razvoja svakog poduzeća, s naglaskom na luke. Definiran je pojam strategije, te njena formulacija i implementacija. Nadalje, čitatelja se uvodi u razvojnu politiku poduzeća, koja predstavlja jedan od osnovnih elementa strateškog planiranja u poduzeću.

Drugo poglavlje pruža osnovne informacije o luci Rijeka, kao što su njen položaj, povijesni razvoj, prostorni obuhvat, gravitacijsko područje te prometna povezanost sa zaleđem. Analizira se njen značaj kao glavne i najveće nacionalne teretne luke te istražuju mogućnosti konkuriranja drugim lukama na području Europe.

Rad se nastavlja poglavljem pod nazivom „Analiza dosadašnjeg razvoja i trenutno stanje luke Rijeka“, koje pruža uvid u kretanje prometa luke Rijeka u posljednja dva desetljeća, te njegovo trenutno stanje, a dana je i prognoza njegovog kretanja u budućnosti. Također, predloženi su i analizirani čimbenici koji ograničavaju razvoj riječke luke.

Posljednje poglavlje koje se bavi razradom teme nosi naziv „Strateško i razvojno planiranje luke Rijeka kao osnova dugoročnog razvoja“. S obzirom na kompleksnost teme, podijeljeno je u više dijelova, tj. podnaslova. U tekstu koji je obuhvaćen prvim podnaslovom navedeni su strateški ciljevi i mjere razvoja riječke luke. Pod drugim podnaslovom dan je detaljan pregled prostorne koncepcije razvoja riječkog lučkog područja po njegovim lučkim bazenima. Zatim su, pod naslovom „Mogućnosti za modernizaciju luke Rijeka i Rijeka Gateway projekt“, detaljno analizirani projekti modernizacije luke, s naglaskom na Rijeka Gateway I i II projekte. Na kraju poglavlja, u dva različita podnaslova, dan je uvid u važnost željezničkog prijevoza i suradnje luka sjevernog Jadrana za razvoj luke Rijeka.

## **2. Osnovne odrednice strateškog planiranja i njegova uloga u usmjeravanju razvoja luke**

Budući da se luke danas nalaze u sve promjenjivijem okruženju, od sve veće važnosti za njih postaje strateško odlučivanje i planiranje. Ono povećava šanse za uspjeh, pomaže u uočavanju i izbjegavanju opasnosti, smanjuje rizike i usmjerava luku u ostvarenju postavljenih ciljeva. U ovom će se poglavlju stoga detaljnije pojasniti sam pojam i uloga strateškog planiranja i njegova uloga u razvojnom planiranju poduzeća, s naglaskom na njegovo značenje u lučkom poslovanju.

### **2.1 Definicija, uloga i značaj strateškog planiranja**

Planirati u najširem smislu riječi znači misliti unaprijed. Planiranje uključuje aktivnosti kojima se postavljaju željeni ciljevi i utvrđuju načini na koje bi se ti ciljevi mogli postići, kao i različite mogućnosti prilagođavanja u slučaju promjene čimbenika koji utječu na poslovanje. Kroz proces strateškog planiranja poduzeće utvrđuje svoje ciljeve, prioritete i strategije, te definira mjere koje je potrebno poduzeti za ostvarenje tih ciljeva.

Neke od definicija strateškog planiranja su:<sup>1</sup>

- proces pomoću kojega vodeći članovi neke organizacije zamišljaju njezinu budućnost i razvijaju potrebne postupke i radnje u svrhu ostvarenja te budućnosti;
- proces koji obuhvaća donošenje i vrednovanje niza međusobno povezanih odluka prije poduzimanja neke mjere u situaciji za koju se vjeruje da se željeno buduće stanje ne može ostvariti bez poduzimanja neke mjere, te da poduzimanje odgovarajuće mjere može povećati izglednost povoljna ishoda;
- proces ili sustav logična pristupa zadaći određivanja krajnjih ciljeva koje neka organizacija želi ostvariti i sredstava pomoću kojih će se ti krajnji ciljevi ostvariti.

Osnovna svrha strateškog planiranja je da pomogne poduzeću u postizanju postavljenih ciljeva, kako bi se poboljšalo efikasnost i efektivnost poslovanja. Zbog toga se smatra najvažnijom funkcijom menadžmenta i predstavlja polaznu točku za organiziranje, motiviranje, vođenje i kontrolu unutar poduzeća.

Proces strateškog planiranja ne obuhvaća oblikovanje strategije nego razradu i operacionalizaciju već planiranih strategija, tj. strategija nije posljedica strateškog planiranja,

---

<sup>1</sup> Potter, L. R.: *Komunikacijski plan – srž strateških komunikacija*, Hrvatska udruga za odnose s javnošću, Zagreb, 2008., str. 21.

nego njegova polazna točka. Procesom strateškog planiranja planirane se strategije „pretvaraju“ u realizirane, kako bi se omogućila njihova efikasna implementacija.

Osnovne pretpostavke na kojima se temelji strateško planiranje su:<sup>2</sup>

- oblikovanje strategije treba biti kontroliran i svjestan proces razmišljanja,
- glavni menadžer poduzeća je ključna osoba cjelokupnoga procesa oblikovanja strategije,
- model oblikovanja strategije mora, u određenim granicama, zadržati jednostavnost i neformalnost,
- novostvorene strategije trebaju biti jedinstvene, tj. proces oblikovanja strategije je kreativan proces,
- potpuno oblikovana strategija nastaje kao rezultat procesa strateškog planiranja,
- formulirana strategija treba biti jasna i razumljiva svima u organizaciji,
- konačno, kad je proces oblikovanja strategije završen, slijedi implementacija formulirane strategije.

Strateški plan se, između ostalog, radi kako bi se postiglo kontinuitet i konzistentnost aktivnosti organizacije, zbog čega je potrebno izraditi plan sa što dužim vremenskim okvirom. S druge pak strane, stalne promjene u okruženju zahtijevaju fleksibilnost, a dug period planiranja smanjuje preciznost plana. Zbog toga je najbolje donositi strateški plan za period od 3 do 5 godina<sup>3</sup>. Može se reći da su strateške odluke relativno kratkoročne, ali s dugoročnim posljedicama.

Strateško planiranje se u velikoj mjeri oslanja na rezultate analize okruženja u kojem poduzeće radi. Velika važnost se poklanja predviđanju, kao što je predviđanje kretanja određenih veličina u okolini te prognoziranje događaja koji bi mogli utjecati na poslovanje poduzeća. Različiti faktori iz okruženja, kao što su demografski trendovi, makroekonomska situacija, politički trendovi, socijalna kretanja itd. mogu imati presudan utjecaj na rezultate organizacije, a na njih poduzeće ima vrlo malo ili nimalo utjecaja. Ta nesigurnost odnosno nemogućnost točnog predviđanja budućih događaja najveći je problem s kojim se susreću menadžeri u procesu strateškog planiranja, jer bilo koja pogreška u procjenama ili prognozama može dovesti do nerealnog planiranja i otežati poslovanje cjelokupnog strateškog menadžmenta. Zbog činjenice da se okruženje stalno mijenja i da je vrlo teško sa sigurnošću predvidjeti buduće događaje, prilagođavanje plana novim uvjetima u okruženju obavlja se svake godine<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Radoš, T.: *Programiranje strategije – efikasna upotreba strateškog planiranja*, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, godina 2, broj 1, 2004., str. 196.

<sup>3</sup> *Priručnik za strateško planiranje*, Razvojni program Ujedinjenih naroda, 2010., str. 10.

<sup>4</sup> Loc. cit.



## 2.2 Formuliranje i implementacija strategije

Strategija podrazumijeva koncepte, ideje i planove za uspješno ostvarenje postavljenih ciljeva poduzeća te govori o tome na koji će se način ti ciljevi ostvariti. Ona opisuje glavne karakteristike poduzeća i načine na koje se poduzeće odnosi prema različitim vanjskim i unutrašnjim utjecajima svog okruženja.

**Formuliranje strategije** je proces razvoja dugoročnih planova, kako bi se moglo upravljati prilikama i prijetnjama iz okoline i tako iskoristiti vlastite snage i slabosti<sup>5</sup>. Za oblikovanje djelotvornih strategija temeljno je razumijevanje unutarnjih prednosti i slabosti organizacije, kako bi poduzeće moglo maksimizirati konkurentske prednosti i minimizirati konkurentske slabosti. Uključuje razvoj strategija i postavljanje smjernica za ostvarenje izabrane strategije. U procesu formuliranja strategije poduzimaju se određene aktivnosti poput analize, planiranja, razmatranja mogućnosti i izbora, kako bi se ostvarili ciljevi poduzeća<sup>6</sup>.

Formuliranje strategije započinje analizom okoline poduzeća, kako bi menadžer prikupio sve potrebne informacije i bio u mogućnosti donijeti optimalnu odluku. Potrebno je sagledati snage i slabosti konkurentnih poduzeća, njihove misije i ciljeve, kao i različite faktore i promjene iz okruženja.

Inputi u sam čin oblikovanja strategije dolaze iz dva osnovna smjera:<sup>7</sup>

- procesom eksterne analize, tj. identificiranjem prijetnji i prilika u okolini, definirani su ključni činitelji uspjeha;
- procesom interne analize, tj. identificiranjem snaga i slabosti organizacije, određene su distinktivne sposobnosti organizacije.

**Implementacija strategije** jedna je od ključnih komponenti procesa strateškog menadžmenta. Podrazumijeva proces pomoću kojega se strategije i politike stavljaju u akciju kroz razvoj programa, budžeta, procedura i pravila. Uključuje pripremu i primjenu strategije, definiranje izvora financiranja i očekivanih troškova i na kraju određivanje postupaka njene

---

<sup>5</sup> Buble, M.: *Strateški menadžment*, Sinergija, Zagreb, 2005., str. 10.

<sup>6</sup> Ibid., str. 105.

<sup>7</sup> Radoš, T., op. cit., str. 196.

primjene<sup>8</sup>. Poduzeće nema nikakvih koristi od provedenih analiza i formulirane strategije dok god tu strategiju efikasno ne primijeni.

U procesu implementacije strategije razlikuju se tri osnovna koraka. To su:<sup>9</sup>

- analiza strateškog izbora,
- izbor pristupa implementaciji i
- neposredna implementacija.

Analiza strateškog izbora prvi je korak ovog procesa, u okviru kojeg je potrebno utvrditi kolike su promjene koje poduzeće treba poduzeti da bi strategija bila uspješno implementirana. Implementaciji strategije može se pristupiti na nekoliko različitih načina (komandni, kolaborativni, kulturološki pristup itd.). Drugi korak procesa implementacije strategije, stoga, podrazumijeva izbor pristupa koji je primjeren za određenu strategiju. Treći korak, odnosno neposredna implementacija, najkompleksniji je i najvažniji. U ovoj se etapi, ovisno o razini strateških promjena, mogu poduzimati aktivnosti koje se odnose na internu okolinu, tj. organizacijsku strukturu, kulturu i resurse.

---

<sup>8</sup> Mencer, I.: *Strateški menadžment i poslovna politika*, Vitagraf, Rijeka, 2003., str. 34.

<sup>9</sup> Buble, M.: *Osnove menadžmenta*, Sinergija, Zagreb, 2006., str. 137.

## 2.3 Razvojna politika poduzeća kao element strateškog planiranja

Dosadašnja praksa pokazala je da su poduzeća koja su unaprijed definirala neku strategiju razvoja ostvarivala intenzivniji razvoj od poduzeća koja strategiji razvoja nisu pridavala pažnju. Postalo je jasno da ad hoc pristup određivanju poslovne strategije i politike poduzeća, na način prilagođavanja poznatom, nije dovoljan te se nametnula potreba strateškog planiranja.

Razvojnou politikou poduzeća provodi se izbor ciljeva razvoja i načina osiguranja sredstava za realizaciju tih ciljeva. Kroz razvojnu se politiku nastoji izbjeći besciljno kretanje poduzeća, koje često onemogućuje intenzivniji razvoj. Ona se ne oslanja na rutinu, tradiciju i intuiciju, nego se odluke donose na temelju istraživanja.

Aktivnosti za razvoj poduzeća potrebno je provoditi smišljeno, prema unaprijed definiranim i općeprihvaćenim smjernicama:<sup>10</sup>

- razvojna je politika poslovna politika na duži rok;
- razvojna je politika skup općeprihvaćenih pravila i smjernica koje predstavljaju okosnicu prilagođavanja poduzeća budućim uvjetima privređivanja unutar i izvan poduzeća;
- razvojna je politika svjesna aktivnost djelatnika poduzeća usmjerena na moguće utjecaje u budućnosti;
- razvojna politika je program pregrupiranja u sadašnjosti uočenih relevantnih izvora i očekivanih utjecaja u budućnosti kako bi se postigla svrhovitost proizvodnih i tržišnih mogućnosti poduzeća u narednim razdobljima.

Uspješna razvojna politika poduzeća odlikuje se što preciznije definiranim skupom ciljeva. Osnovni sustav ciljeva, koji zadovoljava izradu svrhovite razvojne politike u poduzeću bilo koje gospodarske grane, upućuje na postojanje 7 ciljeva:<sup>11</sup>

- povećanje rentabilnosti,
- povećanje proizvodnosti,
- povećanje financijske i materijalne imovine,
- razvijanje važnosti inovacije, kao npr. razvoja novih proizvoda, proširenje strategije marketinga i poboljšanje organizacijske strukture poduzeća,
- poboljšanje učinka i efikasnosti rukovodioca, tj. aktivan odnos posloводства poduzeća na selekciju, školovanje, zamjenjivanje, strukturu plaća i nagrada i unapređenje rukovodioca poduzeća,

---

<sup>10</sup> Mencer, I., op. cit., str. 102.

<sup>11</sup> Ibid., str. 104.

- unapređenje učinkovitosti i poboljšanja stavova djelatnika, tj. postojanje i razvijanje specifičnih mjera za jačanje zainteresiranosti zaposlenika i njihov doprinos ukupnim učincima poduzeća,
- javna odgovornost (očuvanje čovjekova okoliša, unapređenje obrazovanja, kulture i sporta).

Vodeći računa o raznovrsnim utjecajima na poslovanje i razvoj poduzeća, razlikuju se četiri vrste razvoja poduzeća. To su: ekspanzija, kontrakcija, konverzija i integracija.<sup>12</sup>

Ekspanzija se odnosi na povećanje, odnosno rast poslovnih aktivnosti, a kontrakcija je potpuno suprotna pojava, tj. odnosi se na smanjenje poslovnih aktivnosti. Konverzija podrazumijeva značajnu promjenu proizvodnog programa (asortimana) poduzeća, dok integracija podrazumijeva tehničko-tehnološko spajanje dva ili više poduzeća, zbog trajne poslovne suradnje i s ciljem ostvarivanja većih i trajnih učinaka.

Smatra se da se razvojna politika u praksi najčešće određuje i realizira ako postoji kao pisani dokument. Zbog toga se treba zalagati da razvojna politika bude pisani dokument koji sadrži raznovrsne podatke, npr. definiran pravac i dinamiku razvoja, vremenski horizont, vrstu i veličinu kapaciteta, izbor lokacije, izbor tehnologije, izbor organizacije, način osiguranja sirovina i energije, definiranu veličinu dugoročne i kratkoročne imovine, definiranu veličinu i strukturu kadrova, utvrđivanje troškova, obrazloženje razvoja, plan realizacije i mjere kontrole svih postupaka i njihove međuzavisnosti.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Ibid., str. 162.

<sup>13</sup> Ibid., str. 180.

## 2.4 Značaj strateškog odlučivanja u planiranju lučkog razvoja

Na poslovanje brodara i luka nesigurnost i rizik danas utječu više nego ikada prije. Ti rizici ne uključuju samo tržišne rizike nego i nesigurnosti vezane uz uvjete financiranja, tehnološka i operativna ograničenja brodova i luka, uvjete poslovanja, konkurenciju itd.

Strateško planiranje prisiljava lučke uprave da odrede i osuvremene ciljeve, da održe aktualnom bazu informacija, te da procijene potencijalni razvoj u skladu sa svojim ciljevima. Jednako je važno identificirati prilike i prijetnje, procijeniti hoće li do njih doći, te odrediti njihov mogući utjecaj i posljedice. Osnovni je cilj planiranja luke otklanjanje uskih grla, zakrčenosti ili zastoja te identificiranje komercijalnih prilika i njihovo korištenje pribavljanjem potrebnih resursa.

U lučkom se poslovanju planiranjem strategije nastoji uskladiti nesigurnost intenziteta i strukture tereta koji će se u budućnosti kretati na određenom prometnom pravcu. Strateškim planiranjem omogućuje se prevladavanje neizvjesnosti budućih tržišnih i drugih procesa koji djeluju u okruženju, te pronalaženje aktivnosti kojima se rizik razvitka luke svodi na minimalnu mjeru. Premda strateško planiranje ne može u potpunosti osigurati uspjeh u budućnosti, osigurat će pouzdanu procjenu mogućih rizika i alternativa i dati sredstva za ostvarenje najboljeg niza taktika u danim okolnostima.

Strategija treba ukazati na aktivnosti koje bi omogućile lučkom poduzeću ostvarivanje postavljenih ciljeva. Ti ciljevi trebaju jamčiti efikasnost i optimizaciju rezultata poslovanja. Luka mora odabrati onu strategiju ili kombinaciju strategija koje najbolje pogoduju zahtjevima i interesima komitenata, odnosno korisnika lučkih usluga. Osnovni cilj pažljivo planirane dugoročne strategije razvoja je ostvariti maksimalan učinak, uz minimum uložениh sredstava i radne snage. Jednako je bitno donijeti najbolje dugoročne, kao i kratkoročne, odluke kako bi se omogućio rast i razvoj luke.

Korištenje prave strategije omogućuje razumijevanje:<sup>14</sup>

- svih komponenata koje su bitne za profitabilno djelovanje,
- snaga i slabosti, kako luke, tako i njene konkurencije,
- korisnika lučkih usluga i
- načina na koje se gore navedena tri elementa mijenjaju.

Dobra strategija pomaže i u predviđanju budućeg razvoja, te time i lakšoj pripremi za sam razvoj. Da bi strategija bila uspješna, važno je da je bazirana na točnim podacima, bez

---

<sup>14</sup> Mezak V., Perić A., Jugović A.: *The long-term port development strategy planning elements*, Pomorstvo 20/2 (2006), str. 11.

ikakvih nejasnoća. Također, dobra strategija mora biti primjenjiva pod različitim uvjetima i okolnostima, te sa dostupnim resursima.

Dugoročni plan i razvitak svake luke temelji se na prognozi budućeg kretanja njenog prometa. Pri svakom planiranju razvitka, odnosno dimenzioniranju kapaciteta pojedine luke, vrlo su važne analize dosadašnjeg toka prometa i njegova prognoza. Zbog toga se, u sklopu funkcije planiranja razvoja luke, obavlja istraživanje tržišta lučkih usluga, koje je zatim osnova za prognoziranje lučkog prometa. Obuhvaća praćenje, analizu i prognoziranje intenziteta i strukture pomorskog prijevoza, vrste brodova i tehnologiju prekrcaja u lukama<sup>15</sup>. Tom se analizom spoznaju slabosti i snage luke, te prilike i prijetnje koje su prisutne na tržištu. Na temelju informacija dobivenih istraživanjem, luka treba pokušati distribuirati svoje usluge na potencijalnim tržištima gdje se prognozira i očekuje veća potražnja za tim uslugama.

Da bi uspješno primijenili odabranu strategiju, veoma je bitno dobro poznavati konkurenciju, kako bi se mogli usredotočiti na njihove slabosti, i pokušali izbjeći njihove prednosti. Jedan od preduvjeta za uspješno pozicioniranje na tržištu i ostvarivanje zacrtanih ciljeva svakog, pa tako i lučkog, poduzeća analiza je vanjskih i unutarnjih čimbenika poslovanja sa stajališta konkurentnosti. Stoga je tržište lučkih usluga potrebno analizirati i usporediti s konkurencijom. Da bi dobili potrebne podatke o konkurenciji možemo se koristiti njihovim godišnjim izvješćima, informacijama sa kongresa, sajмова, konferencija i slično. Skupljajući sve te informacije, dobivamo predodžbu o strategijama naše konkurencije i spoznajemo vlastite snage i slabosti, što će pridonijeti uspješnom razvoju luke.

---

<sup>15</sup> Vilke, S.: *Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski zbornik 43 (2005) – 1, str. 100.

### **3. Temeljna obilježja luke Rijeka i njen položaj na europskom tržištu lučkih usluga**

Riječka luka, početno-završna postaja najvitalnijeg prometnog pravca Republike Hrvatske, glavna je i najveća nacionalna teretna luka. Ovim će se poglavljem dati jasna predodžba o njenoj važnosti, kroz prikaz njenog geoprometnog položaja i prostornog obuhvata, te pomorske povijesti koja je prisutna već nekoliko stoljeća. Nadalje, kroz analizu njenog gravitacijskog područja i prometne povezanosti te konkurentnosti u odnosu na ostale europske luke, predočit će se trenutni položaj luke Rijeka i pripadajućeg prometnog pravca na europskom tržištu lučkih usluga.

#### **3.1 Geoprometni položaj, povijesni razvoj i prostorni obuhvat riječke regije i luke Rijeka**

Zemljopisni i geoprometni položaj Rijeke odredio je izrazitu pomorsku orijentaciju ovog grada i obilježio gospodarstvo cijele regije. Ovdje se razvila najveća nacionalna teretna luka, u Rijeci je sjedište vodećih teretnih brodara, a u funkciji luke i brodara djeluju brojna uslužna poduzeća. Rijeka je univerzalna međunarodna luka u kojoj se prekrcajavu, skladište i manipuliraju sve vrste tereta i na koju gravitira najgušće naseljeno i gospodarski najrazvijenije područje Hrvatske te susjedne zemlje srednje Europe. Svojim geoprometnim položajem, luka Rijeka predstavlja sjecište svih prometnih i prekrcajnih aktivnosti u regiji, a ujedno je i najkraći i najekonomičniji put povezivanja Europe sa Sredozemljem, ali i cijelim svijetom.

##### ***3.1.1 Geoprometni položaj luke Rijeka***

Budući da je Jadransko more najdublje uvučeni dio europskog kopna, upravo je sjeverni Jadran dio Europe koji srednjoeuropskim zemljama omogućuje najbliži pristup svjetskom moru. Luka Rijeka leži u prirodno zaštićenom Kvarnerskom zaljevu te kroz dolinu Kupe ima mogućnost kvalitetnog povezivanja sa Zagrebom, a time i Panonskom nizinom, odnosno Podunavljem i središnjom Europom, dok kroz Mala, Srednja i Vela vrata ima pogodan izlaz na otvoreno more. Valja spomenuti i kvarnerske otoke, koji luci pružaju prirodnu zaštitu.

Kvarnerski zaljev je od svog zaleđa odvojen razmjerno niskim „Hrvatskim gorskim pragom”, s niskim prijevojima koji omogućuju najlakši prijelaz iz srednjeg Podunavlja u

Sredozemlje. Na sjevernoj strani zaljeva nalaze se Postojnska vrata, preko kojih se proteže prometni put prema istočnoalpskom prostoru.<sup>16</sup> Navedene okolnosti olakšale su izgradnju željezničkih pruga i cesta iz kontinentalnog zaleđa prema luci.

Sjevernojadranski prometni pravac najkraći je i najekonomičniji put kojim je Europa povezana sa Sredozemljem, a plovidbom kroz Sueski kanal i s većinom zemalja Azije, Afrike te Australijom. Taj pravac spaja dva gospodarski nadopunjujuća svijeta: industrijski razvijene zemlje zapadne Europe i azijsko-afričke zemlje u razvoju, među kojima se ističu Kina, Japan i Južna Koreja. Treba istaknuti da je put robe koja prolazi kroz Sueski kanal, a ima odredište u Europi, kraći za 2.121 Nm ili približno 6 dana plovidbe ako prolazi kroz sjevernojadranske luke u odnosu na okolni pravac do luka Sjevernog mora<sup>17</sup>.

Važne prometne veze iz nepomorskih srednjoeuropskih zemalja do morskih luka na Jadranu križaju se na prostoru Hrvatske, Slovenije i Italije s drugim važnim prometnim tokovima koji se kreću iz zapadne i srednje Europe prema jugoistočnoj Europi i Bliskom istoku. Luka Rijeka je sjecište morskih i kopnenih putova te hrvatskih i europskih prometnih koridora, poprečnoga koridora sjever - jug (Podunavlje - Jadran) koji integrira posavski i podunavski koridor na međunarodne pomorske pravce Jadrana i Sredozemlja te prometnoga koridora koji povezuje padsko - alpski prostor s Jugoistokom Europe<sup>18</sup>.

Strateški prometni pravci luke Rijeka vode: (a) od istočno-mediteranskih luka (Izrael, Egipat...) preko Rijeke prema Zapadnoj i Sjevernoj Europi - Sjevernom i Baltičkom moru, (b) od Mediterana preko Rijeke prema Istočnoj Europi - Crnom moru, i (c) od Zapadne Europe preko Rijeke prema Egejskom moru.<sup>19</sup>

### **3.1.2 Povijesni razvoj riječke luke**

U svom povijesnom razvoju riječka luka je doživjela brojne političko-ekonomske promjene s dalekosežnim utjecajem na njeno poslovanje i razvoj.

Rijeka se kao lučki grad spominje već u 12. stoljeću, a od godine 1466. povremeno uživa povlasticu „Slobodnog grada“, što je dalo jači poticaj razvitku grada i luke<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 53.

<sup>17</sup> Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L.: *Značenje željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb-Rijeka za razvoj riječke luke*, Pomorstvo 24/2(2010), str. 168.

<sup>18</sup> Rudić, D., Hirnig, S., Rudić, B.: *Modernizacija luke Rijeka – Glavni čimbenik revitalizacije prometnog sustava RH*, *Suvremeni promet* 26/1-2 (2006), str. 36.

<sup>19</sup> Murgić, S.: *Empirijska metoda u osmišljavanju i ostvarenju razvitka luke Rijeka*, *Ekonomski pregled* 52/3-4 (2001), str. 476.

<sup>20</sup> Kovačević, D.: *Luka Rijeka kao osnovni čimbenik željezničkog prijevoza Jadran-srednja Europa*, Sveučilište u Rijeci - Odjel za pomorstvo, Rijeka, 1999., magistarski rad, str. 23.



Vrijeme pripadnosti Austro-Ugarskoj Monarhiji za luku Rijeka jedno je od najvažnijih i najuspješnijih razdoblja u njenoj povijesti. Karlo VI. 1717. godine proglašava slobodnu plovidbu Jadranom, a 1719. godine Poveljom o slobodnim lukama proglašava Rijeku slobodnim lučkim gradom<sup>21</sup>. Poveljom se država obvezuje na izgradnju i održavanje prometnica i lučkih kapaciteta čime se omogućuje razvoj trgovine. Provođenje mjera državne politike, usmjerenih prema razvitku vanjskotrgovinske razmjene, u prvoj polovici 18. stoljeća obilježilo je gospodarski procvat luke te omogućilo njeno prepoznavanje kao važnog prometnog središta sjevernojadranskog prometnog pravca.

Godine 1810. izgrađena je Lujzijanska cesta do Karlovca, a 1873. godine Rijeka je povezana željezničkim prugama sa Zagrebom i Budimpeštom<sup>22</sup>. Značajan događaj koji je, pored izgradnje željezničkih pruga, potaknuo razvitak luke u tom periodu je probijanje Sueskog kanala 1869. godine, čime je valorizirana zemljopisno-prometna prednost luke za robne tokove prema Srednjem i Dalekom istoku.

Za vrijeme mađarske dominacije riječka luka i pripadajući željeznički kopneni pravac favoriziraju se izdvajanjem velikih financijskih sredstava te primjenom drugih poticajnih mjera razvojne politike. Nakon što je Rijeka dobila željezničku vezu sa zaleđem, stvoreni su osnovni uvjeti za brži razvitak riječke luke. Narednih godina slijede velika investicijska ulaganja od strane mađarske vlade u razvitak lučke infrastrukture i prekomorske mornarice.

Kopneni prostori riječke luke dobivali su se nasipanjem obale, a na njima su izgrađena lučka industrijska i željeznička postrojenja. Izgradnom dvaju lukobrana (riječkog, duljine 1.700 m i sušačkog, duljine 420 m), nastale su dvije luke (riječka, površine 52 ha i sušačka ili Porto Baroš, površine 6,5 ha)<sup>23</sup>. Ušće Rječine premješteno je istočnije, a staro ušće (Mrtvi kanal) uključeno je u sušačku luku. U ovom periodu promet riječke luke ubrzano raste te se u njoj koncentrira prekomorska trgovina Hrvatske i Mađarske. Tako je promet s ostvarenih 165 000 tona 1875. godine do 1890. godine narastao na 1 053 000 tona, dok je 1913. godine iznosio 2 096 000 tona, no izbijanjem Prvog svjetskog rata za Rijeku počinje teško razdoblje te je krajem rata, 1918. godine promet riječke luke iznosio samo 500 000 tona tereta<sup>24</sup>.

Europska politička zbivanja nakon rata i rušenje Austro-Ugarske Monarhije nepovoljno su se odrazili na stanje i razvoj riječke luke, koja je ostala bez političke i gospodarske potpore. Nove granice nisu omogućavale dotadašnje kretanje robnih tokova, a

---

<sup>21</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 81.

<sup>22</sup> Hlača, B.: *Riječka luka kao čimbenik razvitka hrvatskog pomorskog sustava*, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Rijeka, 2003., magistarski rad, str. 27.

<sup>23</sup> Ibid., str. 27.

<sup>24</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 82.

velika svjetska ekonomska kriza i protekcionističke i nacionalističke politike novoutemeljenih država ograničile su napredak i daljnji razvitak luke.

1924. godine, potpisivanjem Rapalskog ugovora, definira se status grada i luke na način da su Rijeka i pripadajuća riječka pristaništa dio Italije, a Sušak s pripadajućim bazenima Delta i Baroš pripada kraljevini SHS<sup>25</sup>. Rezultat odsječenosti grada i riječke luke od prirodnog gravitacijskog područja doveo je do drastičnog opadanja riječke luke i njenog gospodarstva, dok su s druge strane sušački lučki bazeni preuzeli značenje prijašnje jedinstvene luke te Luka Sušak postaje jedna od glavnih luka Kraljevine Jugoslavije.

Tijekom Drugog svjetskog rata grad Rijeka doživio je ratna razaranja, te je veliki dio lučkih kapaciteta nepovratno uništen. Njemačka vojska je pri povlačenju porušila sve obale za privez brodova, cjelokupnu pretovarnu mehanizaciju te preko 50% skladišnih kapaciteta<sup>26</sup>.

Druga velika etapa u razvitku luke i širenju grada nastaje nakon priključenja Rijeke, Istre i ostalih jadranskih hrvatskih prostora Hrvatskoj, odnosno tadašnjoj zajedničkoj državi. Sušak i Rijeka postaju jedan grad, a riječka luka jedinstvena.

Razdoblje pedesetih godina prošlog stoljeća obilježeno je gradnjom novih lučkih objekata nabavom suvremene lučke mehanizacije. Jugoslavenska vlada donosi preferencijalne tarife, čime su stvoreni uvjeti da luka Rijeka postane glavna i državna luka. Industrija se seli iz središta grada na prostor između Kostrene i Bakarskog zaljeva, a na produženoj istočnoj obali Mrtvog kanala, usporedno s velikim lukobranom, gradi se manji lukobran koji tvori današnji Sušački lučki bazen. Između istočne obale Mrtvog kanala i novog toka Rječine stvara se područje Delte, a s istočne strane Rječine stvorena je površina Brajdice.

Nakon toga, u riječkoj luci prihvaća se strategija izgradnje specijaliziranih terminala, gradi se nova rafinerija u Urinju i terminal za rasute terete u Bakru. U razdoblju od 1967. do 1975. godine javila se stagnacija kretanja prometa, uzrokovana zatvaranjem Sueskog kanala, no od sredine sedamdesetih godina luka Rijeka kreće u novi razvojni ciklus. Puštanjem u promet naftovoda potkraj sedamdesetih godina prošlog stoljeća, osamdesetih godina prošlog stoljeća promet riječke luke se povećava i ustaljuje na oko 20 milijuna tona tereta, te se struktura tereta u ukupnom prometu sve više usmjerava na naftu i rasute terete.<sup>27</sup>

U razdoblju nakon Drugog svjetskog rata promet riječke luke naglo je porastao, od milijun tona 1947. godine na 20,5 milijuna u 1980. godini<sup>28</sup>. Do 1990. godine riječka se luka razvila u suvremeni lučki sustav, sastavljen od dislociranih specijaliziranih terminala za pojedine vrste tereta, koji međusobno tvore funkcionalnu cjelinu.

---

<sup>25</sup> Ibid., str. 83.

<sup>26</sup> Loc. cit.

<sup>27</sup> Ibid., str. 84.

<sup>28</sup> Hlača, B., op. cit., str. 29.

Raspad Jugoslavije početkom devedesetih godina te rat koji se gotovo pet godina vodio na ovim prostorima, uvelike su promijenili položaj i razvoj luke Rijeka i pripadajućeg prometnog pravca. Stanje rata te povećani transportni rizik i smanjenje ekonomske aktivnosti imali su velikog utjecaja na poslovanje riječke luke, čije su terete postepeno preuzimale luke Trst i Kopar. Osnovni razlog naglog pada ukupnog prometa riječke luke bilo je u smanjenju prometa tekućih tereta, zbog zatvaranja Jadranskog naftovoda, a uočljiv je i drastičan pad ostalih skupina tereta. Nakon završetka rata dolazi do laganog oporavka i ponovnog otvaranja naftovoda, no količine prekrvanih tereta osim nafte ostaju daleko ispod vrijednosti iz osamdesetih godina.

### **3.1.3 Prostorni obuhvat luke Rijeka**

Sustav Luke Rijeka vrlo je složen i sastoji se od nekoliko prostorno i funkcionalno izdvojenih cjelina. Fizički obuhvaća prostor cijelog Kvarnerskog zaljeva - od Pule do Senja, zajedno sa Kvarnerskim otocima i zaleđem (dio Istre, Gorski kotar i dio Like).

Rast lučkog prometa s jedne, i prostorna ograničenja Riječko-sušačkog lučkog bazena, s druge strane, nametnuli su potrebu za postupnim širenjem lučkog sustava i na druga područja Kvarnerskog zaljeva - Bršica, Škrljevo, Bakar i Omišalj. Lučko područje koje je zakonom dodijeljeno Lučkoj upravi Rijeka na upravljanje sastoji se od nekoliko lučkih bazena odnosno lučko-prometnih cjelina. To su:<sup>29</sup>

- riječki lučki bazen
- sušački lučki bazen
- lučki bazen Bakar
- lučki bazen Raša
- lučki bazen Omišalj
- skladišni kompleks Škrljevo

Riječki lučki sustav može obavljati promet svih vrsta roba na pojedinim specijaliziranim terminalima, čiju jezgru čini Riječko-sušački lučki bazen. Spomenute specijalizirane terminale čine: pogon konvencionalnih tereta (Rijeka, Sušak), terminal za žitarice i uljarice (silos), kontejnerski i Ro-Ro terminal Brajdica, terminal za željeznu rudu i ugljen Bakar, terminal za umjetna gnojiva, terminal za voće (hladnjača), terminal za stoku Bršica, terminal za tekuće terete Omišalj, terminal za drvo i pozadinska skladišta Škrljevo.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> www.portauthority.hr

<sup>30</sup> Hlača, B., op. cit., str. 37.



Opremljen je za prekrcaj i skladištenje željezne rude, ugljena i ostalih rasutih tereta, a dubina mora od 18 m omogućuje prihvat brodova do 150 000 DWT<sup>34</sup>.

Ro-Ro terminal za generalni teret na obali Goranin, na zapadnoj obali zaljeva, namijenjen je prekrcaju tereta uskladištenoga u pozadinskim skladištima Škrljevo, s kojima čini jedinstvenu tehnološku cjelinu.

**Lučki bazen Raša** sastoji se od specijaliziranog terminala Bršica, koji služi za prekrcaj generalnog tereta, drva i žive stoke, te prostora Štalije koji se koristi u skladišnu svrhu. Do 1979. godine promet drvima obavljao se u sušačkome dijelu riječke luke, no ,zbog povećanja prometa, tražilo se rješenje na novim lokacijama izvan neposredne gradske jezgre. Tako je izgrađen terminal rezane drvne grade u Bršici, a 1982. godine i terminal s odgovarajućim kapacitetima prihvata i otpreme stoke<sup>35</sup>. Terminal ima dva posebna veza za brodove i natkrivene staje kapaciteta 1000 grla krupne stoke<sup>36</sup>.

**Omišaljski lučki bazen** obuhvaća naftni terminal Jadranskog naftovoda koji je smješten u Omišaljskom zaljevu i terminal petrokemijske industrije, koji se nalazi u susjednoj uvali Sepen. Naftni terminal je opremljen za protok 24 milijuna tona nafte godišnje. Obuhvaća dva priveza s dubinom mora od 30 m, koja mogu prihvatiti tankere veličine do 350 000 DWT. Maksimalni ukrcajno/iskrcajni kapacitet pojedinoga veza je 20 000 m<sup>3</sup>/h.<sup>37</sup>

**Pozadinski skladišni kompleks Škrljevo** izgrađen je 1978. godine, kako bi se ublažio problem skladišnih kapaciteta riječke luke<sup>38</sup>. Nudi široke mogućnosti duljega skladištenja generalnoga tereta, vozila i Ro-Ro prikolica te obradu i industrijsku doradu raznih tereta. Sva su skladišta povezana željeznicom i cestom, a cijeli je kompleks tehnološki povezan s obalom „Goranin“, u lučkom bazenu Bakar.

---

Rijeci, Rijeka, 2011., doktorska disertacija, str. 205.

<sup>34</sup> www.portauthority.hr

<sup>35</sup> Perić Hadžić, A., op. cit., str. 205.

<sup>36</sup> www.portauthority.hr

<sup>37</sup> Ibid.

<sup>38</sup> Perić Hadžić, A., op. cit., str. 206.

### 3.2 Gravitacijsko područje riječke luke i njena prometna povezanost sa zaleđem

Zbog svojeg povoljnog položaja, Luka Rijeka nalazi se unutar gravitacijskog područja srednjoeuropskih (Mađarska, Slovačka, Austrija, Slovenija, južna Poljska i južna Njemačka), kao i istočnih europskih zemalja (Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Bugarska, Rumunjska i zapadna Ukrajina).

**Slika 2** Gravitacijsko područje luke Rijeka



Izvor: Kralj, S.: *Projekt željezničke pruge visoke učinkovitosti Budimpešta - Zagreb - Rijeka*, Rijeka, 2012.

Na užem srednjoeuropskom prostoru postoji značajno postojeće i moguće potencijalno gospodarsko i demografsko tržište koje bi moglo koristiti sjevernojadranski prometni pravac kao optimalni pravac za protok roba s Mediteranom i ostatkom svijeta. Bliže europsko okruženje koje čini najvažnije gravitacijsko područje sjevernojadranskog prometnog pravca obuhvaća:<sup>39</sup>

- područje Mađarske s oko 10 milijuna stanovnika,
- područje Češke, sa stanovništvom od oko 10,2 milijuna stanovnika,
- prostor republike Slovačke koji obuhvaća 5,43 milijuna stanovnika te
- prostor republike Austrije s oko 8,2 milijuna stanovnika.

<sup>39</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 56.

Iako je područje ovih zemalja tržište kojem luka Rijeka najviše gravitira, ono je nesigurno i zahtjevno, jer ima mogućnost izbora više luka i više prometnih pravaca za destinaciju tereta, te će u odabiru transportnog puta prednost imati luke koje zadovoljavaju uvjete suvremenog logističkog tržišta prometnih usluga. Stoga je od velike važnosti što prije definirati načine, mjere i postupke kojim će luka Rijeka postati konkurentna ostalim europskim lukama, posebice sjevernoeuropskim, kako bi se teret vratio na sjevernojadranski prometni pravac.

Kopnena povezanost luke sa zaleđem oduvijek je bila važna za razvoj luke. Svaka novoizgrađena cesta ili željeznička pruga prema luci utječe na robne tokove i na povećanje važnosti određenog prometnog pravca. S druge strane, ako je cestovna ili željeznička povezanost luke i njenog kopnenog zaleđa neadekvatna, to se negativno odražava na poslovanje i razvoj luke.

Luka Rijeka je sa zaleđem povezana dvjema željezničkim prugama, cestovnim vezama i naftovodom. Željeznički promet odvija se na prugama Rijeka - Zagreb i Rijeka - Ljubljana, koje povezuju luku s europskom željezničkom mrežom. Cestovni promet odvija se pravicima prema Zagrebu, Ljubljani i Dalmaciji. Naftovod povezuje riječku luku s domaćim rafinerijama, Mađarskom, Srbijom i Crnom Gorom.

Sve komparativne prednosti (geoprometni položaj, dubina mora i dr.) kojima luka Rijeka raspolaže, svaki dan postaju sve manje značajne. Kvarnerski zaljev sa sustavom luke Rijeka prometno je mnogo slabije povezan, bilo cestama ili suvremenim željezničkim prugama, u odnosu na konkurentne sjevernojadranske prostore susjednih država Slovenije i Italije.

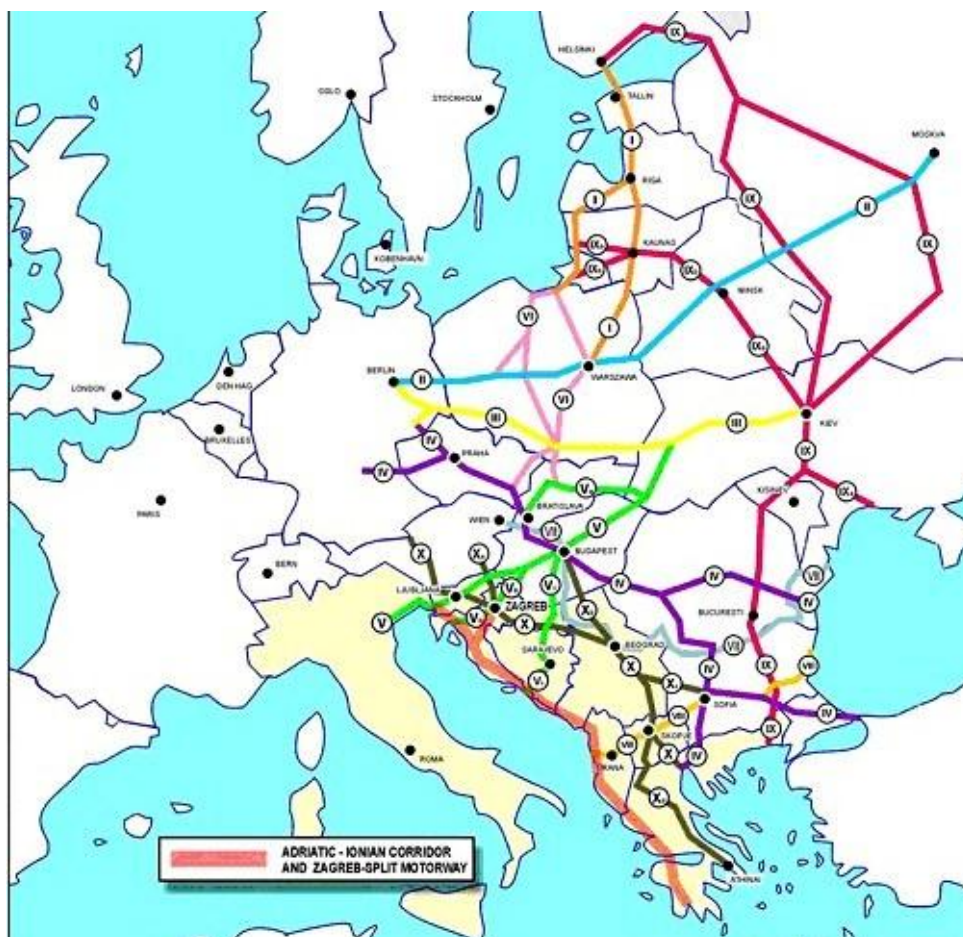
Bitan preduvjet za efikasno djelovanje Rijeke kao tranzitne luke za srednjoeuropske zemlje te za daljnji gospodarski razvitak područja u njenom zaleđu je osuvremenjivanje kopnenih prometnih veza između zaleđa i luke. Postojeće kopnene prometnice, prije svega željeznica, ne mogu udovoljiti suvremenim tehnološko-prometnim zahtjevima. Za riječki prometni pravac od izuzetne je važnosti implementacija transeuropskih cestovnih i željezničkih pravaca kroz modernizaciju ili dodatnu izgradnju, kako bi preko kopnenih prometnih čvorišta Ljubljana i Zagreb uspješno povezivali Rijeku s prometnom infrastrukturom Europe.

Važne prometne veze iz nepomorskih srednjoeuropskih zemalja do morskih luka na Jadranu križaju se na prostoru Hrvatske s drugim važnim prometnim tokovima koji se kreću



iz zapadne i srednje Europe prema jugoistočnoj Europi i Bliskom istoku<sup>40</sup>. Prometno povezivanje podunavskog i jadranskog zemljopisnog područja predstavlja povezivanje nacionalnih područja s Mediteranom i njegovim zaleđem, čime se i kontinentalne zemlje srednje Europe povezuju sa zemljama Sredozemlja.

**Slika 3** Mreža paneuropskih prometnih koridora



Izvor: www.mppi.hr (20.09.2013.)

Kroz Hrvatsku prolaze tri paneuropska koridora - ogranci b i c koridora V, te koridori VII i X<sup>41</sup>. Suvremenim prometnicama preko ovih koridora, riječka je luka potpuno integrirana u prometni sustav Europe. Prometni koridor V, odnosno njegov ogranak Vb (Rijeka - Zagreb - Budimpešta), ima najvažniju ulogu u prometnom sustavu Republike Hrvatske, budući da povezuje prometne tokove od Budimpešte, koji teku preko Zagreba, prema Rijeci, odnosno Kvarnerskom zaljevu, povezujući Panonsku nizinu i područja istočnog dijela središnje Europe s Rijekom, odnosno sjevernim dijelom Jadranskog mora (Kopar, Venecija, Padska nizina). U

<sup>40</sup> Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L., op. cit., str. 168.

<sup>41</sup> Rudić, D., Hirnig, S., Rudić, B., op. cit., str. 35.



tom pogledu, razvitak riječkog prometnog pravca i čvorišta, kao krajnje točke koridora Podunavlje – Jadran, važan je čimbenik uključivanja Hrvatske u europske integracije.

Kroz grad Rijeku prolazi još jedan bitan koridor, Jadransko - jonski, koji povezuje alpske zemlje i Padsku dolinu, odnosno najrazvijeniji dio Italije i primorski dio Slovenije preko Hrvatske, južnih dijelova Bosne i Hercegovine te Crne Gore, Albanije i Grčke s Makedonijom, Bugarskom i Turskom. S obzirom na to da ovaj koridor obuhvaća veliko područje, s približno 50 milijuna stanovnika, od velike je važnosti za luku Rijeka.<sup>42</sup> Za Republiku Hrvatsku od strateškog je značenja poticanje izgradnje Jadranske autoceste koja se velikim dijelom podudara s trasom Jadransko - jonskog koridora.

Izgradnjom autoceste Rijeka - Zagreb i riječke obilaznice dostignut je određeni stupanj prometne povezanosti Rijeke što se tiče cestovnog prometa. No, kako bi se postigla bolja povezanost sa zaleđem, osim izgradnje novih i modernizacije postojećih cestovnih prometnica, potrebno je izgraditi i novi željeznički čvor te poboljšati propusnu moć pruge Rijeka - Zagreb. Potrebno je uvesti i novih linije, pošto trenutno ne postoje izravne željezničke veze Rijeke s prugama u Istri te lukama Kopar i Trst, kao ni izravne željezničke veze s lukom Ploče. Time bi se znatno pridonijelo konkurentnosti riječke luke i punoj valorizaciji riječkog prometnog pravca. Također, od velikog je značaja, kako za riječku luku tako i za gospodarstvo cijele Hrvatske, izgradnja ravničarske pruge Rijeka - Zagreb.

Za razvoj luke Rijeka važan je i razvoj unutrašnjih plovnih putova u Hrvatskoj koji nadopunjuju cestovnu i željezničku mrežu. To prije svega podrazumijeva izgradnju kanala Sava - Dunav i riječne luke Vukovar, kao i proširenje plovnosti Save od Siska do Zagreba. Izgradnjom kanala Sava - Dunav, promet na rijekama postao bi mogući pokretač sveukupnog razvoja Hrvatske. Uz izgradnju kanala i pruge te kanaliziranja rijeke Save, bio bi stvoren put za međunarodne tranzitne tokove od Podunavlja do Jadrana i obratno. Riječka luka ima mogućnost povezivanja preko rijeke Save na europski sustav unutarnjih vodnih putova Rajna - Majna - Dunav. Bio bi to najpovoljniji kombinirani put od Jadrana prema zemljama srednje Europe, koji bi spajao luku Rijeka, koridor Vb i Dunavski koridor VII, a ujedno bi bio i veza Hrvatske prema Mađarskoj, Austriji, Njemačkoj i crnomorskim lukama.

---

<sup>42</sup> Marković, I.: *Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka*, Pomorski zbornik 41 (2003) - 1, str. 126.

### 3.3 Konkurentnost luke Rijeka na sjevernojadranskim i europskim prometnim pravcima

Govoreći o konkurentnosti, potrebno je prvo pojasniti što ona podrazumijeva. Prvi je o konkurentskoj prednosti progovorio ekonomski stručnjak Michael E. Porter. Prema njegovoj definiciji iz 1985. godine, središnje pitanje konkurentnosti relativni je položaj poduzeća u odnosu na njegovu industriju. Industrijski položaj poduzeća treba nam utvrditi je li ono iznad ili ispod prosječne profitabilnosti industrije. Povoljniji industrijski položaj postiže se konkurentskim pozicioniranjem, koje omogućuje poduzeću iznadprosječne industrijske profite u dugom roku.

Porter je razvio model strategije menadžmenta poznat kao „Pet Porterovih sila“. Model se temelji na tezi da dugoročna profitnost industrije, kao i poduzeća unutar industrije, ovisi o utjecaju sljedećih pet konkurentskih sila: (1) jačini suparništva između poduzeća koja djeluju unutar promatrane industrije, (2) postojanju poduzeća koja su spremna ući na tržište, ukoliko profitabilnost industrije bude dovoljno velika (opasnost od potencijalnih konkurenata), (3) prelasku kupaca na zamjenske proizvode (opasnost od supstituta), (4) pregovaračkoj moći kupaca i (5) pregovaračkoj moći dobavljača.<sup>43</sup> Svaka od navedenih sila utječe na tvrtku da bude konkurentna u svojoj grani djelatnosti, a to joj ujedno i određuje i poziciju na tržištu.

Na europskom tržištu lučkih usluga broj je luka velik, a stoga i konkurencija, te je suparništvo među postojecim lukama veoma izraženo. No, opasnost od ulaska novih poduzeća, odnosno luka na tržište je mala, kao i prijetnja zamjenskih proizvoda, koja je praktički nemoguća.

Kontinentalne zemlje bez vlastitog izlaza na more u znatnoj mjeri ovise o inozemnim lukama i njihovoj prometnoj povezanosti. Srednjoeuropske zemlje koje ne posjeduju izravan dodir s morem, ali su izrazito trgovinsko pomorski orijentirane, imaju mogućnost izbora mnogobrojnih pomorsko-prometnih pravaca do Sredozemlja, zemalja Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka, te prema Australiji:<sup>44</sup>

- atlantski prometni pravac od sjevernih i zapadnih luka: Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Bremen,
- pomorski pravac od crnomorskih luka: Braila, Izmail, Costanza,
- pomorski put od baltičkih luka: Gdynia, Gdansk, Szczecin, Rostock,

<sup>43</sup> Butigan, R.: *Analiza modela pet konkurentskih snaga M. Portera na primjeru industrije maloprodaje derivata nafte u Hrvatskoj*, Ekonomski pregled 59/3-4, str. 158.

<sup>44</sup> Hauselmaier, S., Lončarić, I., Mataruga, A.: *Strategija razvoja Luke Rijeka d.d.*, Pomorski zbornik 45 (2007) - 1, str. 160.

- pomorski put od mediteranskih luka: Marseille, Genova,
- pomorski pravac od sjevernojadranskih luka: Venecija, Trst, Kopar, Rijeka i
- riječno-kanalski sustav Rajna - Majna - Dunav.

Glavnu konkurenciju luci Rijeka na bližem gravitacijskom području predstavljaju luke Trst i Kopar, dok u širem gravitacijskom području postoji više konkurentnih pravaca. Tako su među važnijim konkurentnim pravcima oni preko sjeverozapadne Europe, čije su referentne točke sjevernoeuropske luke Rotterdam, Hamburg, Bremen itd. te pravci prema istoku preko Crnog mora, primjerice preko rumunjske luke Constanza, koja u posljednje vrijeme bilježi značajan porast prometa, posebice kontejnerskog. Navedeni se prometni pravci, odnosno pripadajući koridori, vrlo brzo razvijaju te predstavljaju ozbiljne konkurente riječkom prometnom pravcu i luci Rijeka, posebno što se tiče tranzitnog prometa generalnog tereta.

Navedeni konkurentni pravci posebice su važni kada je u pitanju borba za pridobivanje srednjoeuropskog tranzitnog tržišta koje predstavlja glavno tranzitno tržište luke Rijeka već dulji niz godina. Pored država Austrije, Češke i Slovačke, posebno važan segment tranzitnog tržišta na koridoru Vb je mađarsko tržište.

Najizravnija konkurencija Koridoru Vb i luci Rijeka kao referentnoj točki tog koridora, nalazi se unutar sjevernojadranskog prometnog pravca, budući da sve tri luke sjevernojadranskog prometnog pravca (Rijeka, Kopar i Trst) dijele zajedničko tranzitno zaleđe. Osnovna prednost riječke prema konkurentnim lukama Sjevernog Jadrana prirodna je dubina mora, kako u zaljevu, tako i u samim lučkim bazenima, odnosno mogućnost pristajanja i najvećih brodova. Još je jedna prednost mogućnost povezivanja preko rijeke Save na europski sustav unutarnjih vodnih putova Rajna - Majna - Dunav. No, luka Rijeka mnogo je lošije povezana u prometnu mrežu cesta i željeznica nego ostale sjevernojadranske luke, a uz to ima izrazito nepovoljne prostorne mogućnosti širenja na kopnu.

Sa stajališta prirodne povezanosti sa zaleđem, luka Rijeka, kao i ostale sjevernojadranske luke, nije u povoljnijem položaju u odnosu na luke na Sjevernom i Baltičkom moru. Neposredno u zaleđu sjevernojadranskih luka nalazi se alpsko, odnosno dinarsko gorje koje otežava prometnu povezanost navedenih luka s državama Srednje Europe. S druge strane, luke na Sjevernom i Baltičkom moru nalaze se, u pravilu, na ušćima velikih rijeka (Rajne, Elbe, Odre, Visle i dr.) ili često daleko od ušća (u unutrašnjosti) na obalama velikih rijeka, kao što je to slučaj s Hamburgom i Bremenom.<sup>45</sup> Te velike rijeke i mnoštvo kanala daleko su prodrle u unutrašnjost država srednje Europe i omogućile da se razvije

---

<sup>45</sup> Ibid., str. 189.

riječni i kanalski promet koji je značajno proširio gravitacijsko područje luka na Baltičkom i Sjevernom moru.

Najznačajniji riječni plovni put Rajna - Majna - Dunav izravno povezuje Sjeverno i Crno more, prolazeći kroz trinaest država Europe među kojima je i nekoliko srednjoeuropskih. Zahvaljujući tome, u gravitacijsko područje sjevernoeuropskih luka, pored sjevernih država srednje Europe, u značajnijoj mjeri ubrajaju se i središnje države srednje Europe, prije svega Češka, Slovačka, Austrija i Mađarska.

Osim sjevernojadranskih i sjevernoeuropskih luka, značajnu konkurenciju riječkoj luci i riječkom prometnom pravcu predstavljaju crnomorske luke koje su sa zajedničkim tranzitnim (srednjoeuropskim) zaleđem povezane koridorom VII (Dunavski koridor). Kao primjer se može uzeti glavna rumunjska luka Constanza, koja se kao najveća luka na Crnom moru naziva „istočnim vratima Europe“<sup>46</sup>. Navedena luka omogućuje kraći i jeftiniji prijevozni put koridorom Rajna - Majna - Dunav prema srednjoj Europi, nudi moderne kapacitete i odgovarajuću dubinu za prihvat velikih brodova koji prolaze kroz Sueski kanal, ima dobre veze sa svim vidovima prijevoza (željeznica, cesta, riječni prijevoz, cjevovod) te je locirana na raskrižju prometnih i trgovinskih pravaca zapadna Europa - srednja Europa - Azija, što čini ovu luku posebno značajnom kada je u pitanju srednjoeuropsko tranzitno tržište.

U poslovanju riječke luke i njenom nastupu na tržištu lučkih usluga posebno je izražena konkurencija susjednih sjevernojadranskih luka - Kopra i Trsta, zbog, s jedne strane, zajedničkih značajki tih luka, i, s druge strane, različitih okolnosti pod kojima svaka od njih djeluje na zajedničkom gravitacijskom području.

U kretanju robnih tokova na europskom prometnom tržištu sjevernojadranski prometni pravac gubi na značenju, a potencijalno gravitacijsko područje sjevernojadranskih luka sve se više smanjuje. Što je ponuda tereta manja, to je i konkurencija među susjednim sjevernojadranskim lukama izraženija.

Sve tri luke imaju zajedničko gravitacijsko zaleđe i bore se za akviziciju jednakih tereta te svaka od njih ističe svoje prednosti da bi privukla teret i zaposlila kapacitete. Posebno je u odnosu prema riječkoj luci izražena konkurencija koparske luke koja, u suradnji sa slovenskim željeznicama i davanjem preferencijalnih tarifa, pokušava dobiti što više tereta. Konkurencija tršćanske luke posebice je naglašena u odnosu prema austrijskom tržištu. Uspoređujući stanje i mogućnosti tih triju luka, uočava se najnepovoljniji položaj riječke luke, što se reflektira veličinom lučkog prometa.

---

<sup>46</sup> Ibid., str. 190.

U konkurenciji sa sjevernojadranskim lukama, riječka luka dodatno zaostaje zbog zastarjelih i neodgovarajućih prometnica, poglavito željeznice, ali i brojnih drugih ograničavajućih elemenata kao što su: neprilagođenost luke razvoju suvremenih tehnologija transporta, zastarjelost i nedostatan stupanj specijalizacije lučkih infrastrukturnih i suprastrukturnih kapaciteta, neodgovarajuća tarifna i tranzitna politika, slaba organizacija i neodgovarajuća kvaliteta rada, niska proizvodnost i prekrcajni učinci, višak administrativnog osoblja, uz istodobni nedostatak suvremenog lučkog menadžmenta i uspješnog marketinškog poslovanja.<sup>47</sup>

Luka Rijeka bila bi znatno konkurentnija kada bi se smanjili troškovi naknade za korištenje plovnih puteva. Riječki prometni pravac skuplji je od konkurentnih luka Kopra i Trsta, i to s obzirom na naknadu za svjetlarinu koja je za 171% veća u odnosu na luku Kopar i za 27% u odnosu na luku Trst. Razlika je još značajnija kod brodova za prijevoz automobila, gdje je naknada za korištenje plovnog puta na hrvatskom prometnom pravcu, u usporedbi sa koparskim, skuplja za 443%. Kao rezultat prethodnih podataka, prekrcaja automobila u luci Rijeka skoro da više i nema, dok luka Kopar prekrcava oko 500 000 automobila godišnje.<sup>48</sup> Snižavanje troškova naknade za korištenje plovnog puta odrazilo bi se na povećanje broja brodova i ukupnog prekrcaja tereta u luci, što bi se reflektiralo i na povećanje dobiti za sve subjekte koji sudjeluju u prijevozu roba, osiguranju i drugim poslovima na riječkom prometnom pravcu.

Riječka luka, koja prekrcava više od 70% ukupnog prometa svih hrvatskih luka, sudjeluje sa svega 6-15% u ukupnoj zaradi svih sudionika na riječkom prometnom pravcu, što znači da svi ostali sudionici u prometu (željeznica, brodari, cestovni prijevoznici, špediteri, brodski agenti, opskrbljivači brodova, kontrolne kuće, osiguravajuća društva, banke itd.) sudjeluju sa 85-94%.<sup>49</sup> Stoga je neophodno da se što prije smanje troškovi naknade za korištenje plovnog puta na razinu konkurencije, kako bi se pružila mogućnost riječkom prometnom pravcu da, pod jednakim uvjetima, konkurira ostalim sjevernojadranskim lukama. To će pridonijeti bržem povratu izgubljenih tereta, povećanju brodskih linija i privlačenju novih tereta.

Sveukupno gledano, položaj riječke luke i nije tako loš u odnosu na konkurenciju. Riječka luka je konkurentna koparskoj za generalni teret, ako je odredište ili polazište tereta Beč, te za generalni teret, ugljen i žitarice, ako je odredište/polazište Budimpešta. U odnosu na luku Trst, luka Rijeka je bolji izbor u pogledu prekrcaja generalnog tereta i žitarica koji se otpremaju za Budimpeštu. Ako se izostave troškovi naknade za korištenje plovnih puteva,

---

<sup>47</sup> Kovačević, D., op. cit., str. 23.

<sup>48</sup> Dundović, Č. i suradnici, op. cit., str. 216.

<sup>49</sup> Ibid., str. 217.

tada je riječka luka konkurentna i koparskoj luci za žitarice i vozila, ako je odredište/polazište Beč te za vozila koja idu u Budimpeštu, dok je za prijevoz ugljena do Budimpešte jeftinija od luke Trst. Luka Rijeka je konkurentna za gotovo sve vrste tereta koji se upućuje prema Mađarskoj, a posebice za prijevoz žitarica, željezne rude i kontejnera koji se usmjeravaju prema Češkoj i Slovačkoj.<sup>50</sup>

Kako bi riječka luka postala konkurentnija lukama Kopar i Trst, pozornost treba usmjeriti na otklanjanje „uskih grla“ i neprihvatljivo visokih troškova broda u luci. Temeljni cilj treba biti utvrđivanje ukupne cijene i kvalitete prometne usluge, koja će biti konkurentna na pomorskom tržištu i jamstvo akvizicije novih tereta na riječkom prometnom pravcu.

Za razvoj luke Rijeka veoma je važno što je Republika Hrvatska postala članicom Europske unije. Izravan pristup tržištu zemalja EU i ukidanje granica u prijevozu roba stavlja hrvatske luke u ravnopravnu poziciju sa sjevernojadranskim lukama Kopar i Trst, ali i s lukama sjeverne Europe.

Prema riječima Žarka Acingera, komercijalnog direktora Jadranskih vrata (AGCT), teško je prognozirati kada će se luka Rijeka po obujmu prometa kontejnera i financijskim pokazateljima moći usporediti sa lukama Kopar i Trst, budući da su razvijenije i tržišno čvrsto pozicionirane. Tehnološkom opremljenošću, primjenjenim standardima rada i postojećim maritimnim uvjetima ostvareni su svi preduvjeti za ravnopravnu tržišnu utakmicu s dvjema konkurenstskim lukama već od početka 2014. godine, no bit će potrebno više godina intenzivnih napora na svim područjima kako bi se moglo govoriti o realnoj usporedbi ostvarenog prometa.

---

<sup>50</sup> Loc. cit.

## **4. Analiza dosadašnjeg razvoja i trenutno stanje luke Rijeka**

Ogledalo uspješnosti poslovanja i razvojnih mogućnosti svake luke je kretanje njenog prometa. Isto tako, da bi se kvalitetno i dugoročno planirala strategija budućeg djelovanja i razvitka pojedine luke, prvi korak je izvršiti detaljnu analizu kretanja njenih robnih tokova. U ovom će se poglavlju, stoga, detaljno analizirati kretanje prometa luke Rijeka u posljednjih 20 godina te dati uvid u trenutno stanje poslovanja. Razradit će se i čimbenici koji ograničavaju njen razvoj te prikazati prognoza kretanja prometa u bližoj budućnosti.

### **4.1 Analiza kretanja prometa luke Rijeka u posljednjih 20 godina**

Analiza kretanja prometa luka Rijeka u ovom poglavlju podijeljena je u dva desetogodišnja razdoblja. U svakom od njih prikazano je i analizirano kretanje svih vrsta tereta, uz poseban osvrt na kontejnerski promet.

#### **4.1.1 Kretanje prometa riječke luke od 1993. do 2002. godine**

Riječka luka je od početka devedesetih godina prošlog stoljeća počela osjećati posljedice ratnih događanja na prostoru Republike Hrvatske. U to vrijeme riječka luka i pripadajući prometni pravac preuzeli su poslove ostalih hrvatskih luka, koje su zbog rata gotovo potpuno prestale raditi, te se preko sjevernojadranskoga prometnog pravca održavala glavina ukupne nacionalne vanjskotrgovinske razmjene. Hrvatska je tijekom rata bila usmjerena prema obrani i oslobođenju okupiranih dijelova zemlje, što se nužno odrazilo na pad prometa, i to poglavito tranzitnog. Teret je od riječke luke selio na preostale dvije sjevernojadranske luke, Kopar i Trst. Osnovni razlog naglog pada ukupnog prometa riječke luke bilo je u smanjenju prometa tekućih tereta, zbog zatvaranja Jadranskog naftovoda, a uočljiv je i drastičan pad ostalih skupina tereta.

Tako je u razdoblju od 1991. do 1995. godine, zbog ratnih uvjeta, nedostatka prostora za potrebe širenja luke i loše povezanosti na cestovnu i željezničku prometnu mrežu, došlo do smanjenja prometa za više od polovice, a nastavio se smanjivati sve do 2000. godine, kada se bilježi blagi porast. U ukupnom prometu sjevernojadranskih luka, Luka Rijeka bilježi pad sa 27,8 % 1993. godine na 10,7 % u 2000. godini.<sup>51</sup> Promet luke u ovom razdoblju, kako po glavnim vrstama tereta, tako i ukupno, prikazan je sljedećom tablicom.

---

<sup>51</sup> Marković, I., op. cit., str. 129.

**Tablica 1** Promet luke Rijeka po glavnim vrstama tereta u razdoblju od 1993. – 2002. godine  
(izraženo u tonama)

<b>GODINA</b>	<b>GENERALNI</b>	<b>RASUTI</b>	<b>DRVO</b>	<b>UKUPNO</b>
1993.	1.307.163	2.756.208	301.503	<b>4.364.874</b>
1994.	1.130.769	2.126.594	327.138	<b>3.584.501</b>
1995.	965.571	2.570.496	156.053	<b>3.692.120</b>
1996.	686.078	1.484.317	138.818	<b>2.309.213</b>
1997.	697.029	1.689.487	134.431	<b>2.520.947</b>
1998.	610.135	2.520.658	143.880	<b>3.274.673</b>
1999.	726.097	1.683.546	136.104	<b>2.545.747</b>
2000.	795.399	1.603.483	165.251	<b>2.564.133</b>
2001.	831.951	1.925.659	150.620	<b>2.908.230</b>
2002.	791.239	1.733.067	201.706	<b>2.726.012</b>

Izvor: Izradila autorica prema *Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 97.* i koristeći statističke podatke Luke Rijeka i Lučke uprave Rijeka

Gledajući strukturu prekrane robe svih godina do 2002., u odnosu na 1993. i 1994. godinu, iskazan je pad u prometu svih vrsta tereta. Tijekom ratnih godina na prostoru Republike Hrvatske promet se održavao na razini od oko 4,5 milijuna tona, dok je najniža vrijednost od 2,3 milijuna tona zabilježena 1996. godine. Pad prometa nakon ratnih zbivanja bio je najdrastičniji kod rasutih tereta, gdje je prekrana količina roba smanjena sa 2,75 milijuna tona 1993. na 1,48 milijuna tona 1996. godine. Od presudnog značaja bio je pad konkurentnosti riječke luke u prijevozu sipkih tereta zbog gubitka prekrcaja željezne rude te ugljena i krutih goriva za potrebe stranih zemalja putem terminala za rasute terete u Bakru. Prekrcaj generalnih tereta također se znatno smanjio, u čemu je bitnu ulogu imalo smanjenje prometa kontejnera te starog željeza, metala i metalnih proizvoda, a došlo je i do pada prometa drva i drvnih proizvoda. Nakon izraženih oscilacija u prometu riječke luke od 1996. do 2002. godine (u tom periodu odskoče 1998. godina kada je ukupno pretovareno 3,2 milijuna tona tereta, za što je zaslužna veća količina prekranih tranzitnih rasutih tereta), uočljivi oporavak vidljiv je tek od 2000. godine, kada se bilježi eksponencijalan rast prometa.

Osim prometa suhih tereta i kontejnera, važno je istaknuti i godišnji promet tekućih tereta, koji se odnosi na promet nafte i naftnih derivata od strane Jadranskog naftovoda (Janaf) na terminalu u Omišlju. U ukupnom prometu riječke luke, tekući tereti sudjeluju s najvećim udjelom te predstavljaju glavnu vrstu prekrane robe. Količina prekrane nafte na naftnom



terminalu u Omišlju rasla je od oko 4,6 milijuna tona 1996. godine do 5,6 milijuna tona 1998. godine, iako je došlo do ponovnog pada 2000. godine, kada je promet iznosio 4,3 milijuna tona<sup>52</sup>. No, nakon ovog razdoblja dolazi do rasta prometa tekućih tereta, čime se vraća funkcija Rijeke kao glavne opskrbe luke za naftu putem Jadranskog naftovoda ne samo za Hrvatsku nego i za zemlje u zaleđu, u prvom redu Mađarsku.

Analiza kretanja kontejnerskog prometa riječke luke u ovom razdoblju pokazuje njegovo izrazito smanjenje, koje se počelo osjećati već početkom devedesetih godina. Međutim, drastičan pad uslijedio je 1997. i narednih nekoliko godina, kao što se može vidjeti u sljedećoj tablici.

**Tablica 2** Kontejnerski promet luke Rijeka u razdoblju od 1993. – 2002. godine

<b>GODINA</b>	<b>KONTEJNERSKI PROMET (TEU)</b>
1993.	49 913
1994.	46 516
1995.	43 705
1996.	29 492
1997.	15 858
1998.	9 111
1999.	10 134
2000.	11 461
2001.	14 381
2002.	15 916

Izvor: Izradila autorica prema *Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 98.* i koristeći statističke podatke Luke Rijeka i Lučke uprave Rijeka

U razdoblju od 1993. do 1999. godine, u riječkoj luci bilježi se stalan pad prometa kontejnera, kada je on bio najmanji i iznosio 10 134 TEU-a. Uzroci su bili ratni rizici i tehnološka stagnacija kontejnerskog terminala u Rijeci te neadekvatna povezanost riječke luke sa zaleđem. Nakon 1999. godine započinje tehnološka i organizacijska modernizacija kontejnerskog terminala, a rezultat je toga i porast prometa kontejnera.

<sup>52</sup> Vilke, S.: *Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski zbornik 43 (2005) – 1, str. 92.

#### 4.1.2 Kretanje prometa riječke luke od 2003. do 2012. godine

Promet luke Rijeka u ovom razdoblju bilježi konstantan porast i to skoro svih vrsta tereta. Povećanje prometa rezultat je vraćanja izgubljenih tereta na riječki prometni pravac, primjerice tereta crne metalurgije ili domaćeg tereta koji se povlači iz luke Kopar. Na terminalu za rasute terete u Bakru zabilježen je znatan porast prometa ugljena i željezne rudače, a uzlazni trend imaju i ostale vrste rasutog tereta. Promet luke u ovom razdoblju po glavnim vrstama tereta te ukupan promet prikazani su u sljedećoj tablici. Dalje u tekstu nalazi se i grafički prikaz ukupnog prometa.

**Tablica 3** Promet luke Rijeka po glavnim vrstama tereta u razdoblju od 2003. – 2012. godine (izraženo u tonama)

<b>GODINA</b>	<b>GENERALNI</b>	<b>RASUTI</b>	<b>DRVO</b>	<b>UKUPNO</b>
2003.	1.061.748	2.327.629	167,829	<b>3.557.206</b>
2004.	1.392.089	3.080.723	181,886	<b>4.654.698</b>
2005.	1.435.225	3.186.176	219,580	<b>4.840.981</b>
2006.	1.572.997	3.199.707	236.438	<b>5.009.142</b>
2007.	2.155.506	3.142.518	325.551	<b>5.623.575</b>
2008.	2.373.810	3.377.560	276.057	<b>6.027.427</b>
2009.	2.112.870	2.873.487	220.975	<b>5.207.332</b>
2010.	2.317.423	2.050.334	243.950	<b>4.611.707</b>
2011.	2.233.453	2.023.996	245.182	<b>4.502.631</b>
2012.	2.267.681	1.902.714	340.835	<b>4.511.230</b>

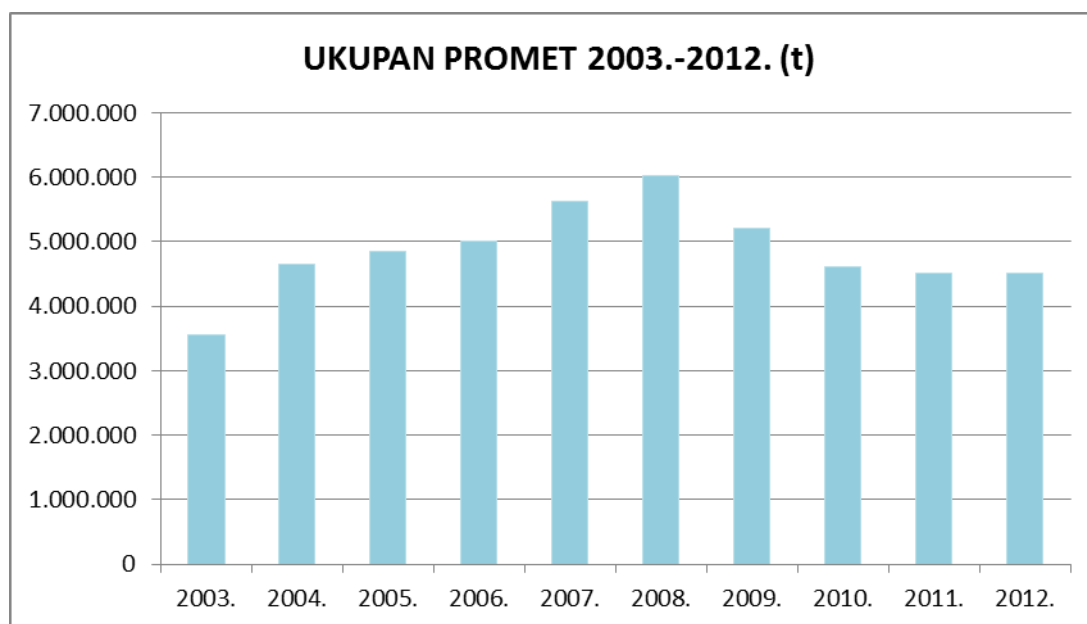
Izvor: Izradila autorica prema *Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 97.* i koristeći statističke podatke Luke Rijeka i Lučke uprave Rijeka

U razdoblju od 2002. do 2008. god. Luka Rijeka d.d. povećala je ukupni promet za visokih 121% . U brojkama to znači da je u 2008. godini prekrvano 3,3 milijuna tona tereta više u odnosu na ukupni promet ostvaren u 2002. godini. U tom razdoblju najviše je povećan promet generalnoga tereta; za 200% odnosno za 1,6 milijuna tona. Slijedi ga rasuti teret stopom povećanja od 95% ili u tonama 1,6 milijuna tona, i na kraju promet drva čije povećanje iznosi 37% ili u tonama 74,3 tisuće tona.

Nakon 2008. godine dolazi do pada svih vrsta tereta. Ukupni promet 2009. godine iznosio je 5,207 milijuna tona tereta i u odnosu na prethodnu, rekordnu 2008., godinu niži je

za 14%. Zbog smanjenih gospodarskih aktivnosti uzrokovanih ekonomskom krizom globalnih razmjera, poremećaji na svjetskim tržištima su izazvali pad pomorskoga prometa i raširili se na sve njegove učesnike (luke, brodare, špeditere, kopnene prijevoznike). Posljednjih godina promet je također smanjen zbog političkih zbivanja u sjevernoafričkoj i bliskoistočnoj regiji, koja je izuzetno komercijalno značajna za riječku luku. No, uzmemo li u obzir sve negativne okolnosti i otežanu situaciju na tržištu, ostvareni rezultati i nisu bili daleko od planiranih.

**Grafikon 1** Ukupan promet luke Rijeka u razdoblju od 2003. - 2012. godine (izraženo u tonama)



Izvor: izradila autorica

Do 2003. godine luka Omišalj bila je luka posebne namjene i iz tog se razloga u statistikama luke Rijeka i statističkim biltenima Republike Hrvatske promet luke Omišalj (promet tekućeg tereta) vodio zasebno. No, 2003. godine, ulaskom luke Omišalj u sustav Lučke uprave Rijeka, promet tekućeg tereta postao je dio ukupnog prometa luke Rijeka.

U sljedećoj tablici prikazan je promet suhih i tekućih tereta, te iznos ukupnog prometa luke ako mu pridodamo i količinu prekranih tekućih tereta, u razdoblju od 2003. do 2011. godine.

**Tablica 4** Promet suhih i tekućih tereta luke Rijeka u razdoblju od 2003. – 2011. godine  
(izraženo u tonama)

<b>GODINA</b>	<b>SUHI TERETI</b>	<b>TEKUĆI TERETI</b>	<b>UKUPNO</b>
2003.	3.557.206	6.259.000	<b>9.816.206</b>
2004.	4.654.698	6.916.963	<b>11.571.661</b>
2005.	4.840.981	7.022.789	<b>11.863.770</b>
2006.	5.009.142	5.877.906	<b>10.887.048</b>
2007.	5.623.575	7.588.889	<b>13.212.464</b>
2008.	6.027.427	6.364.164	<b>12.391.591</b>
2009.	5.207.332	6.030.822	<b>11.238.154</b>
2010.	4.559.877	5.623.427	<b>10.183.304</b>
2011.	4.502.631	4.887.749	<b>9.390.380</b>

Izvor: Izradila autorica prema *Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 96.* i koristeći statističke podatke Luke Rijeka i Lučke uprave Rijeka

Kao što se vidi iz tablice, ako u ukupan promet riječke luke ubrojimo i promet tekućeg tereta, on je puno veći, s obzirom na to da tekući promet čini najveći dio prometa luke Rijeka. Može se također primijetiti da promet tekućih tereta posljednjih godina pada i daleko je od rekordnog iznosa iz 2007. godine.

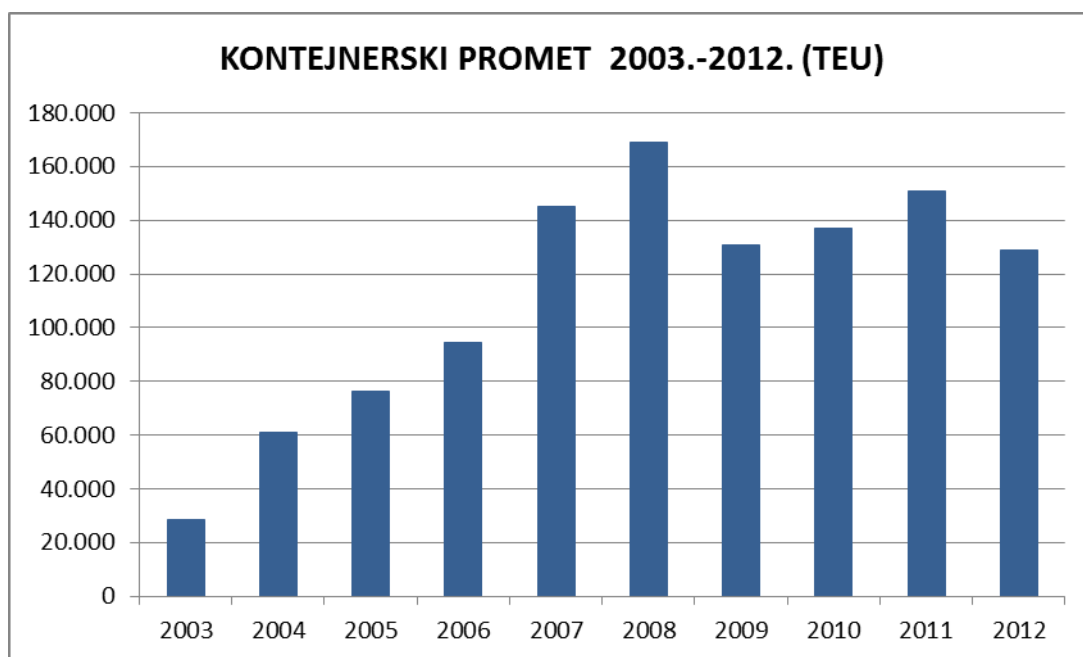
Nakon izrazitog smanjenja prometa kontejnera riječke luke tijekom devedesetih godina prošlog stoljeća, od osobitog je značaja pozitivna tendencija kretanja prometa kontejnera u ovom razdoblju. U sljedećoj tablici prikazno je kretanje kontejnerskog prometa u ovom razdoblju, što je u nastavku predočeno i grafikonom.

**Tablica 5** Kontejnerski promet luke Rijeka u razdoblju od 2003. – 2012. godine

<b>GODINA</b>	<b>KONTEJNERI (TEU)</b>
2003.	28.298
2004.	60.864
2005.	76.258
2006.	94.390
2007.	145.040
2008.	168.761
2009.	130.740
2010.	137.048
2011.	150.677
2012.	128.680

Izvor: Izradila autorica prema *Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 97.* i koristeći statističke podatke Luke Rijeka i Lučke Uprave Rijeka

**Grafikon 2** Kontejnerski promet luke Rijeka u razdoblju od 2003. - 2012. godine (TEU)



Izvor: izradila autorica

Zahvaljujući modernizaciji kontejnerskog terminala riječke luke završene krajem studenog 2002. godine te nove redovne feeder-linije iz riječke luke prema najvećim mediteranskim i svjetskim lukama, došlo je do kontinuiranog povećanja kontejnerskog prometa. Tako je već u prvih pet mjeseci 2003. godine ostvareni kontejnerski promet bio 50%

veći od ostvarenog 2002. godine.<sup>53</sup> Nakon 2008. godine, kada je kontejnerski promet bio rekordan i iznosio 168 761 TEU-a, kao posljedica svjetske gospodarske krize, došlo je do pada kontejnerskog prometa. Tako je u 2009. godini promet pao za 23% u odnosu na 2008. godinu, a prošle godine iznosio je 128 680 TEU-a, što je najmanji ostvareni promet u posljednjih nekoliko godina.

---

<sup>53</sup> Marković, I., op. cit., str. 129.

## 4.2 Ograničavajući čimbenici optimalnog razvoja riječke luke

Specifičan položaj luke Rijeka karakteriziran je nedostatkom kvalitetnih ravnih prostora uz morskobalnu, što otežava i znatno poskupljuje razvoj lučkih djelatnosti. Sustav luke prostorno je disperziran i nastajao je u dugom vremenskom razdoblju, rastući zajedno s gradom u svom najvažnijem dijelu. Slabe prometne veze, kako željezničke, tako i cestovne, te nedostatni i nekvalitetni prostori na kopnu znatno ometaju razvoj riječke luke. Sustav je također nekvalitetno međusobno povezan cestovnim i željezničkim vezama. Te se veze ostvaruju kroz najuže središte grada, što stvara nepovoljne odnose grada i luke.

Iz spomenutih razloga, javljaju se brojna „uska grla“. U luci Rijeka, a osobito u njenim pojedinim dijelovima, zbog „uskih grla“ u željezničkom i cestovnom prometu, odnosno prekrcajnoj mehanizaciji, nužni su veliki prostori za akumulaciju robe, kako u dovozu u luku i ukrcanju na brod, tako i u odvozu pri ukrcanju u vagone ili kamione. Bazen Rijeka, sa svojom tehnologijom, razvedenošću obala i manjkom skladišta, za uvjete na današnjem svjetskom tržištu lučkih manipulacija, predstavlja relativno star lučki kapacitet. Jedino uz radikalne zahvate, glede stvaranja novih skladišnih kapaciteta i rušenjem nefunkcionalnih skladišta, može se stvoriti potrebna manipulativna površina.

Riječka luka ima problem nedostatka prostora, koji je u usporedbi s lukom Kopar otprilike 20 puta manji<sup>54</sup>. Taj nedostatak luka može nadomjestiti jedino iskorakom na more, tj. nasipavanjem ili izgradnjom novih kapaciteta na pilotima. Prema riječima Vedrana Devčića, predsjednika Uprave Luke Rijeka, prostor je apsolutno ograničavajući faktor za razvoj luke u kontekstu generalnog tereta, a na malom prostoru koji je luci na raspolaganju, nalaze se i neadekvatni objekti za lučku manipulaciju kao što su zaštićena skladišta Metropolis.

Mnogi su nedostaci koji otežavaju poslovanje, dovode u pitanje razvojne mogućnosti i slabe konkurentnost riječke luke u odnosu prema drugim lukama odnosno prometnim pravcima. Neki su od njih neodgovarajuća tarifna i tranzitna politika, slaba organizacija i neodgovarajuća kvaliteta rada, niska proizvodnost, višak administrativnoga osoblja, uz istodobni nedostatak suvremenog menadžmenta i uspješnog marketinškog poslovanja<sup>55</sup>. Valja spomenuti i troškove komunalne naknade, koji su za Luku Rijeka iznimno visoki. Primjerice, Luka Kopar na dvostruko većoj površini plaća dvostruko manju komunalnu naknadu<sup>56</sup>.

Proces zaostajanja i propadanja riječkoga lučkog sustava u svim njegovim segmentima dugotrajan je i rezultat je brojnih negativnih okolnosti. Iako na većinu tih okolnosti sama luka

---

<sup>54</sup> [www.novolist.hr](http://www.novolist.hr)

<sup>55</sup> Hlača, B., op. cit., str. 86.

<sup>56</sup> Dundović, Č., Rudić, D.: *Morske luke i morko brodarstvo Primorsko-Goranske županije – Postojeće stanje i razvojne koncepcije*, Naše more 52/3-4 (2005), str. 135.

ne može utjecati, na ishod nekih od njih može utjecati primjenom odgovarajućih mjera poslovne politike. Glavni elementi odnosno uzroci koji otežavaju poslovanje i ograničavaju razvojne mogućnosti riječke luke su:<sup>57</sup>

- luka Rijeka je tijekom osamdesetih godina prošlog stoljeća propustila važan investicijski ciklus ulaganja u suvremene kapacitete i tehnologije,
- neodgovarajuće i zastarjele prometnice kojima je luka povezana sa zaleđem,
- ratna događanja na prostoru Republike Hrvatske,
- nerazvijeno pročelje luke,
- nepostojanje konzistentne pomorske i lučke politike,
- neprimjerena politika financiranja prometa i politika cijena prijevoznih usluga,
- zastarjelost i nedostatan stupanj specijalizacije lučkih infrastrukturnih i suprastrukturnih kapaciteta

Luka Rijeka je tijekom osamdesetih godina prošlog stoljeća propustila važan investicijski ciklus ulaganja u suvremene kapacitete i tehnologije. Negativan trend kretanja prometa i stagnacije riječke luke bio je posljedica forsiranja razvitka drugih novih luka (Kopar, Bar i Ploče) i prometnih pravaca ondašnje države te nepostojanje zadovoljavajuće materijalne potpore za razvitak riječke luke. Primjerice, u periodu od 1957. do 1983. godine, od ukupno uloženih investicija u izgradnju i modernizaciju luka bivše Jugoslavije, u luku Rijeka uloženo je samo 20% sredstava, u koparsku luku 30% te u luku Bar 31,5%<sup>58</sup>. Isto tako, u razdoblju od 1980. do 1989. godine, u luku Kopar investirano je triput više sredstava (uglavnom iz državnog proračuna), nego u luku Rijeka koja se, koliko su to dopuštale financijske mogućnosti, razvijala vlastitim investicijama<sup>59</sup>. U tom periodu bilo je prisutno i neprekidno nadmetanje hrvatskih luka. Tako su, međusobnom konkurencijom, neefikasnim investicijama, visokim troškovima i nekonkurentnim cijenama lučkih usluga, postupno gubile značenje na pomorskom tržištu.

Neodgovarajuće i zastarjele željezničke i cestovne prometnice, koje ne dopuštaju veće brzine i na kojima nisu uređene suvremene transportne tehnologije, razlog su preusmjeravanja prometa iz luke Rijeka u bliže susjedne ili čak udaljenije europske luke.

Ratna događanja na području Republike Hrvatske dovela su do skretanja prometnih robnih tokova u druge luke, prije svega zbog povećanog rizika i uvođenja dodatnog osiguranja. To je rezultiralo promjenom strukture tereta te smanjenjem tržišta odnosno smanjenjem gravitacijskog područja hrvatskih morskih luka. Važan uzrok pada prometa i

---

<sup>57</sup> Hlača, B., op. cit., str. 84.

<sup>58</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 93.

<sup>59</sup> Hlača, B., op. cit., str. 84.



promjene strukture tereta su i raspad bivše Jugoslavije te novi politički i ekonomski poredak u Hrvatskoj, koji su utjecali na promjenu granica gravitacijske lučke zone riječke luke i na sužavanje nekadašnjeg tržišta lučkih usluga te na skretanje robnog prometa dijela zemalja bivše Jugoslavije na druge prometne koridore.

Nerazvijeno pročelje luke, odnosno nedovoljan broj redovitih brodskih linija još je jedan od razloga zaostajanja riječke luke u odnosu na konkurenciju. Zbog bolje razvijenog pročelja, veliki dio tranzitnih roba skreće prema susjednim sjevernojadranskim lukama Trstu i Kopru, a ako uspoređujemo pročelje riječke luke s onim atlantskih luka (Rotterdam, Hamburg, Bremen), situacija je još nepovoljnija.

Nepostojanje konzistentne pomorske i lučke politike razlog je stihijskog i neprimjerenog razvitka hrvatskoga lučkog sustava. U svjetskoj praksi, državne pomorske politike stimuliraju razvitak jedne ili najviše dviju morskih luka dok je nedefinirani proces litoralizacije utjecao da su hrvatske luke u prošlosti sve htjele postati „glavne“ luke. Nedorečena lučka politika dovela je do nazadovanja riječkog lučkog sustava kako prema tehnološkom razvitku, tako i prema opsegu i strukturi prometa.

Neprijemljena politika financiranja prometa i politika cijena prijevoznih usluga, posebno pri poticanju razvitka suvremenih tehnologija transporta, razlog su prisutne nekonkurentnosti hrvatskog lučkog sustava. Za razliku od npr. luke Kopar, koja je prepoznala značenje potrebe koordiniranja i usklađivanja tarifa na pripadajućem prometnom pravcu, te uspostavila jedinstveno tijelo koje je koordiniralo tarifnu politiku luke i željeznice, riječka luka još uvijek nema jedinstven sustav usklađivanja kvalitete i cijene usluge sa željezničkim i cestovnim prijevoznicima.

Instalirani kapaciteti u riječkoj luci tehnički su i tehnološki zastarjeli, pa se osim smanjenja ukupnog prometa, umnogome povećavaju i troškovi, što se negativno odražava na konkurentnost prometnog pravca. Najočitiiji su nedostaci stara i nefunkcionalna etažna skladišta, nefunkcionalne obale i njihove površine, te zastarjela prekrcajna mehanizacija. Izuzetak su specijalizirani lučki terminali Bakar, Brajdica i Raša, koji su na europskoj razini. Uz zastarjelost kapaciteta, problem je riječke luke i lokacija velikog dijela luke u središtu grada, gdje nije moguće osigurati dovoljno kopnene površine za smještaj i optimalno funkcioniranje suvremenih tehnologija prijevoza i prekrcaja.

### 4.3 Trenutni pokazatelji poslovanja i prognoza lučkog prometa luke Rijeka

Ukupni promet Luke Rijeka d.d. i kontejnerskog terminala Jadranska vrata (AGCT) iznosio je u 2012. godini 4.511.230 tona tereta, što je na razini prometa iz 2011. godine. Promet Luke Rijeka d.d. u dijelu generalnog, rasutog tereta i drva iznosio je 3,235 mil. tona tereta i također je na razini 2011. godine. Gledano po vrstama tereta, promet generalnog tereta je viši za 2%, promet drva za 39%, a promet je rasutih tereta za 6% niži. Promet AGCT-a iznosio je u 2012. godini 128 680 TEU-a i niži je za 3% u odnosu na 2011. godinu.<sup>60</sup>

Prema podacima službenih stranica Luke Rijeka, planirani ukupni promet suhih tereta u 2013. godini iznosi 5,032 mil. tona. Luka Rijeka d.d. planira u 2013. godini ostvariti promet generalnih rasutih tereta i drva od 3,450 mil. tona što predstavlja povećanje za 6,7%, a AGCT promet kontejnera od 157 000 TEU-a, što predstavlja povećanje od 24% u odnosu na prethodnu godinu. Prema planu, povećanje ukupnog prometa suhih tereta u 2013. godini trebalo bi iznositi 11,5%. Prema riječima predsjednika Uprave Luke Rijeka Vedrana Devčića, tržišni zaokret u poslovanju se očekuje zbog ulaska Hrvatske u EU, čime će se ukloniti ograničavajući činitelj u odnosu na konkurentne luke sjevernog Jadrana. Plan za ovu godinu rađen je na temelju poslovnih planova partnera luke i na temelju procjena o novim teretima koje bi luka mogla akvizirati zbog ulaska RH u EU. Rast je stoga predviđen u drugom dijelu godine, kada će se otvoriti tržišta za koja je luka do sada bila zaključana zbog administrativnih barijera. Nadalje, pozitivne rezultate donijet će instalacija i novih obalnih dizalica na Orlandovom gatu, završetak građevinskih radova na proširenju i instalacija opreme na kontejnerskom terminalu Brajdica te dobivanje statusa slobodne carinske zone na Škrljevu, gdje će se urediti kopneni kontejnerski terminal, parkiralište za kamione, pogoni hladnjače i drugi prateći sadržaji.

No, unatoč pozitivnim prognozama, poduzeće Luka Rijeka ostvarilo je loš rezultat u prvom kvartalu ove godine, s padom prometa od 17% u odnosu na isto razdoblje prošle godine, što saznajemo iz intervjua predsjednika Uprave Luke Rijeka koji se odžao u svibnju. Prema njegovim riječima, poklopilo se nekoliko loših okolnosti kao što su nedostatak jednog „capesize“ broda s rudačom, a promet drva je u padu zbog situacije u Egiptu. Ipak, generalni teret je u porastu, i to 10% u odnosu na prošlu godinu. Također, uključimo li u ukupni promet i promet tekućeg tereta JANAF-a, u prvom kvartalu 2013. godine ukupni promet riječke luke je u porastu 5%. Najviše se očekuje od kontejnerskog terminala, koji će, nakon investicija,

---

<sup>60</sup> [www.lukarijeka.hr](http://www.lukarijeka.hr)

ove godine napokon proraditi punim kapacitetom, uz dubinu mora od 14 metara. To je jedan od ključnih preduvjeta da u bliskoj budućnosti Rijeka postane prva luka ticanja u sjevernom Jadranu, za razliku od današnje pozicije iza Trsta i Kopra, te on smatra bi upravo ovo trebala biti godina preokreta u kojoj će riječka luka početi rasti po stopama većim od koparske. Već za 2015. godinu planiran je promet od 245 000 TEU-a, što bi bio rast od gotovo 100% u odnosu na 2012. godinu.

Studijom Rehabilitation of the Port Function & Development Study - Rijeka Port Project, Rotterdam Maritime Group 2002. godine izrađena je prognoza kretanja prometa luke Rijeka do 2036. godine, u tri scenarija<sup>61</sup>. Zbog naglog povećanja, posebice kontejnerskog, prometa, plan je 2008. godine obnovljen, a temelji se na razvoju kontejnerskog terminala Brajdica i globalnom rastu kontejnerskog prometa. Scenarij visokog prometa tereta, kako je prognozirano ovom studijom, prikazan je u sljedećoj tablici.

**Tablica 6** Predviđeno kretanje prometa luke Rijeka prema vrstama tereta – visoki scenarij

VRSTA TERETA	2016.	2026.	2036.
tekući teret (mil. tona)	6,5	7,2	7,7
suhi teret (mil. tona)	7	8,1	10
kontejneri (000 TEU)	428	1,300	2,700

Izvor: Autorica prilagodila prema Hlača, B., Rudić, D., Hirnig, S.: *Rail Transport - An Important Factor in the Port of Rijeka Development*, *Promet 22 (2010) – 5*, str. 382.

---

<sup>61</sup> Antonini, N.: *Informacijski sustavi u intermodalnom kontejnerskom prijevozu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., magistarski rad, str. 124.

## **5. Strateško i razvojno planiranje luke Rijeka kao osnova dugoročnog razvoja**

Nepostojanje strateškog planiranja razvitka riječke luke odnosno cjelokupnog riječkog prometnog pravca u proteklih nekoliko desetljeća ključni je razlog njegove stagnacije i nazadovanja. Potrebno je prilagoditi koncepciju dugoročnog razvitka prometnog i cjelokupnog lučkog sustava Republike Hrvatske interesima Europske unije te istovremeno nastojati valorizirati prostorni položaj riječke luke, stvarajući uvjete za što brže priključenje u europske prometne i logističke sustave. Riječka luka, s pripadajućim prometnim pravcem, mora ostvariti svoj značaj kao jedna od triju najznačajnijih sjevernojadranskih luka. Njenim razvitkom u modernu europsku luku stvorit će se nadalje uvjeti za uključivanje i integriranje Republike Hrvatske u prometne, logističke i gospodarske tokove Europe i svijeta.

Ovim poglavljem identificirat će se strateški ciljevi riječke luke, te mjere koje je potrebno poduzeti za njen razvoj. Nadalje, kroz prostornu koncepciju razvoja lučkog područja i modernizaciju luke te prikaz Rijeka Gateway projekta, predočit će se plan njenog razvoja. U ovom je poglavlju, također, naglašena važnost željezničkog prijevoza i suradnje luka sjevernog Jadrana za uspješan razvoj riječke luke.

### **5.1 Strateški ciljevi i mjere razvoja riječke luke**

Izuzetno povoljan geoprometni položaj riječkog lučkog sustava nije u prošlosti bio dovoljno valoriziran, kako ni s prometnog, tako ni s gospodarskog aspekta. Može se reći da je razvitak riječkog lučkog sustava bio prepušten slučaju, bez sustavnog planiranja i bez određivanja ciljeva i mjera nacionalne lučke politike. U današnjem globaliziranom tržišnom okruženju, lučko poduzeće treba pratiti i prilagođavati se novim trendovima na tržištu lučkih usluga te provoditi učinkovitu tržišnu politiku s jasno definiranim poslovnim i razvojnim ciljevima kako bi uspjele zadržati postojeće i pridobiti nove korisnike svojih usluga.

Kako je riječka luka u sklopu djelovanja unutar hrvatskog lučkog sustava izgubila jedno cjelokupno razdoblje poslovno-razvojnog ciklusa, njeno su restrukturiranje i transformacija upravo u tijeku.

Kao osnovne strateške ciljeve razvoja riječkog lučkog sustava Vilke, S. u svom radu iz 2006. godine naveo je:<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 141.

- razvijanje suvremenih tehnologija transporta te informacijsko ujedinjavanje svih učesnika u prometu,
- provedba privatizacije te dodjele koncesija u luci po pojedinim terminalima,
- osuvremenjivanje lučkih kapaciteta,
- stvaranje i aktiviranje novih slobodnih lučkih zona u luci i lučkom sustavu, te u skladu s time stvaranje uvjeta za razvitak odgovarajućih profitabilnih lučkih djelatnosti,
- osmišljavanje i izgradnja logističkih distribucijskih središta u blizini luke, koja će omogućiti koncentraciju, upravljanje i distribuciju robe prema pojedinim prihvatnim središtima,
- uvođenje suvremeno obrazovanog menadžmenta radi boljeg upravljanja lukom te aktivnije sudjelovanje u marketinškom nastupu na pomorskom tržištu,
- smanjenje broja administrativnog osoblja u odnosu prema proizvodnim djelatnicima,
- utvrđivanje prioritetnih investicijskih ulaganja u kopnenu prometnu infrastrukturu te poboljšanje prometnih veza luke sa zaleđem,
- sinkronizirano i koordinirano djelovanje svih subjekata koji sudjeluju u pružanju prometne usluge, u cilju podizanja kvalitete usluge i postizanja konkurentnih cijena na tržištu,
- unaprijeđenje procesa lučkog rada i povećanje produktivnosti luke i
- usklađivanje pomorskih i carinskih tarifa, poreza i upravnih procedura s propisima i praksom Europske unije.

Dugoročna vizija razvoja riječke luke podrazumijeva njen velik iskorak iz današnjih okvira, te stvaranje novih pretpostavki za sveobuhvatan razvoj ovog prometnog pravca. Oživljavanje luke i pripadajućega prometnog pravca te povećanje lučkog prometa i poboljšanje strukture tereta moguće je samo dosljednim provođenjem odgovarajućih i djelotvornih mjera unutar luke, odnosno na razini grada, županije i cijele države.

Mjere koje je potrebno poduzeti za daljnji razvitak luke Rijeka, a traže duže vrijeme za realizaciju i angažiranje financijskih sredstava, kako ih, u svom radu iz 2003. godine, vidi Hlača, B su:<sup>63</sup>

- modernizacija, izgradnja i obnova lučkih kapaciteta sukladno očekivanom prometu,
- osiguranje potrebnih površina na odgovarajućim lokacijama za potrebe luke i, paralelno, oslobađanje prostora u središtu grada koji su sada u funkciji teretne luke,
- saniranje postojećih, odnosno izgradnja novih cestovnih i željezničkih prometnica koje luku povezuju sa zaleđem,
- u lučkom području osmišljeno razvijanje slobodne lučke zone,

---

<sup>63</sup> Hlača, B., op. cit., str. 171.

- razvijanje pročelja luke i intenziviranje dolaska domaćih i stranih brodova i
- uspostavljanje lojalnog konkurentskog nadmetanja između susjednih sjevernojadranskih luka Rijeke, Trsta i Kopra.

Analizirajući navedene ciljeve i mjere, može se zaključiti da se svi oni mogu primijeniti i na današnje stanje luke. Iako se na ostvarenju postavljenih ciljeva radi, ne može se reći da je ijedan od njih postignut. Također, luka je trenutno u procesu modernizacije te je u tijeku provedba većine od navedenih mjera njenog razvoja, ali potrebno je još puno vremena, investicija i radova da te mjere budu u potpunosti provedene i da se ostvari dugoročna vizija razvoja luke Rijeka.

## 5.2 Prostorna koncepcija razvoja riječkog lučkog područja

Prostorna koncepcija razvoja riječkog lučkog područja vezana je uz dugoročnu strategiju razvitka hrvatskoga prometnog sustava i njegovu ulogu u povezivanju srednjoeuropskog prostora i Podunavlja s Mediteranom i svijetom. Ova strategija stavlja naglasak na prioritet investiranja u luke od nacionalnog značenja za Hrvatsku te za Luku Rijeka određuje:<sup>64</sup>

- proširenje i modernizaciju kontejnerskog i Ro-Ro terminala,
- povećanje kapaciteta silosa za žitarice,
- relociranje bulk robne manipulacije iz riječkog bazena u bakarski bazen i
- gradnju novog i modernog višenamjenskog terminala za generalne terete u zapadnom dijelu bazena Rijeka.

Master planom Lučke uprave Rijeka, iz ožujka 2008. godine, posljednja je točka promijenjena i glasi „gradnju novog i modernog kontejnerskog terminala u zapadnom dijelu bazena Rijeka“.

Odmjereno planiranje razvitka osnova je za uspješan razvitak ne samo riječke luke nego i čitavoga gravitacijskog područja. Luka Rijeka se, uz podršku Vlade Republike Hrvatske, opredijelila za modernizaciju postojećih kapaciteta i djelomičan premještaj nekih tereta iz uže jezgre grada, te postupno proširenje. Takvo opredjeljenje je proisteklo iz saznanja da se samo visokom kvalitetom usluge, velikom proizvodnjom i kratkim vremenom zadržavanja roba u luci i na njenim prilazima može privući nove terete.

---

<sup>64</sup> *Prostorno i prometno integralna studija Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke, sažetak, Rijeka-Zagreb, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2011., str. 13.*

Prostorna koncepcija razvoja lučkog područja Rijeka dugoročno predviđa funkcioniranje riječkoga prometnog pravca na sljedećim tehnološkim lokacijskim cjelinama:<sup>65</sup>

- riječko - sušački bazen,
  - kontejnerski terminal Brajdica u konačnoj veličini
  - sjeverna Brajdica kao distributivni centar
  - putnička luka i nautički centar u Luci Baroš s popratnim sadržajima na Delti
  - terminal za generalne terete u riječkom bazenu
  - terminal za žitarice (silos)
  - Zagrebačko pristanište kao višenamjenski terminal i terminal za drvo
- bazen Bakar,
  - terminal za rasute terete Podbok kao višenamjenski terminal rasutih tereta
  - prostor „Goranin“ kao prekrcajna točka roba slobodne zone Škrljevo
- bazen Raša,
  - terminal za stoku Bršica
  - Ro - Ro terminal Bršica
  - terminal za prekrcaj ukapljenog plina Štalije
- slobodna zona Škrljevo,
- bazen Omišalj.

U nastavku je detaljno prikazana prostorna koncepcija razvoja riječkog lučkog područja po pojedinim bazenima.

### **5.2.1 Lučki bazen Rijeka**

Riječki lučki bazen lokacija je luke Rijeka s najvećim brojem zasebnih lučkih funkcionalnih cjelina (silos, hladnjača, skladište fosfata, katna skladišta za skladištenje različitog generalnog tereta), te se ovdje javljaju najveći problemi kada je riječ o protočnosti robe, skladišnim kapacitetima i broju adekvatnih pristana.

Rješavanje prostornih i ostalih pitanja za uspješno funkcioniranje luke na lokaciji Rijeka podrazumijeva radikalne zahvate na izgradnji krupne infrastrukture, od izgradnje novih otvorenih skladišnih kapaciteta i pristaništa do proširenja i ranžirnih kapaciteta na željeznici. Dugoročno se predlaže da koncentracija lučkih djelatnosti ostane u Rijeci, ali uz uvjet da se u produžetku luke na zapadnoj strani izgradi nova obala, u konačnoj duljini od 1 200 m i 200

---

<sup>65</sup> Hlača, B., op. cit., str. 105.

000 m<sup>2</sup> novih korisnih površina zahvaćanjem mora te oko 100 000 m<sup>2</sup> na kopnu - današnjih prostora INE na Mlaci.<sup>66</sup>

Da bi luka kao cjelina, a osobito njezin dio u gradu Rijeci, kvalitetno i dugoročno funkcionirala, nužno je urediti njezin najuži dio, neposredno uz središte grada. Postojeća prostorna koncepcija onemogućava provedbu koncepta otvaranja grada prema moru, u cilju ponude atraktivnijih sadržaja uz obalni pojas. Kako bi se ovaj dio luke prenamijenio za potrebe stanovništva, potrebno je osloboditi prostor središnje obale, za što je od primarne važnosti pronaći nova prostorna rješenja i ukinuti željezničku vezu preko obale od Sušaka do Rijeke.

### **5.2.2 Lučki bazen Sušak**

Lokacija Sušak obilježena je specijaliziranom lukom za kontejnere na Brajdici, zastarjelim skladišnim kapacitetima na Delti i unutarnjoj Brajdici te prekrcajnim kapacitetima u Luci Baroš, koji se koriste za prekrcaj rasutih tereta, drva i generalnog tereta.

Za razliku od kontejnerskog terminala, u koji je posljednjih godina puno investirano te je gotovo u potpunosti moderniziran, za sanaciju ostalih dijelova sušačkog bazena potrebni su još brojni radovi i ulaganja. Nužno je premjestiti terminal za prekrcaj rasutih tereta sa Sušačkog lukobrana na terminal za rasute terete u Bakru, a prekrcaj i skladištenje drva s Delte, unutarnje Brajdice i Luke Baroš postupno valja premještati, ovisno o stvaranju zamjenskih skladišnih i obalnih kapaciteta, na zapadni dio Riječkog bazena.

Prostor Luke Baroš, s obzirom na veličinu akvatorija, moguće je prenamijeniti u sadržaje koji potiču promet putnika i turista, a koji su kompatibilni s modernim ferry terminalom kojeg treba planirati uz postojeći putnički terminal na riječkom lukobranu, s pratećim sadržajima na mjestu skladišta na Senjskom pristaništu.

Prostor Delte idealan je za stvaranje nove jezgre razvitka lučkih djelatnosti, u smislu otvaranja prostora specijaliziranih sadržaja koji potiču i unapređuju promet robe i putnika preko riječkoga prometnog pravca (agencije, predstavništva, izložbeni i promotivni prostori).

Prostor unutarnje Brajdice treba prenamijeniti u jedan od lučkih terminala, koji će zbog blizine kontejnerskog terminala, ali i potrošačkih punktova diljem regije, postati distributivni centar lakokvarljive robe.

---

<sup>66</sup> Ibid., str. 101.



### **5.2.3 Lučki bazen Bakar**

Lučki bazen Bakar trenutno obuhvaća terminal za rasute terete sa skladištima rasutih tereta „Podbok“ i „Dobra“, dok se s južne strane nalazi manji Ro-Ro terminal s pripadajućom obalom zajedničkog naziva „Goranin“.

S obzirom na pozitivna kretanja prometa rasutih tereta, postoje ideje o stvaranju multipropulzivnog terminala za ugljen, željeznu rudu, fosfate i gnojivo. Da bi se ostvario takav program i iskoristila obala, potrebno je redizajnirati pojedine postojeće skladišne kapacitete na terminalu, a na neuređenim prostorima predvidjeti nova skladišta. Planira se i izgradnja novog silosnog postrojenja u produžetku terminala, prema Bakarcu, zbog ograničenih prostornih mogućnosti u Riječkom bazenu.

Zatvaranjem koksare, Lučka uprava stekla je na obali „Goranin“ osnovni preduvjet za razvoj lučkih djelatnosti. Na prostoru od oko 15 ha, uz već inicirani Ro-Ro promet, te promet automobila, potrebno je početi razvijati ostale lučke aktivnosti koje se oslanjaju na pozadinska skladišta Škrljevo.

### **5.2.4 Skladišta Škrljevo**

Pozadinska skladišta Škrljevo su skladišni kompleks organiziran kao slobodna zona luke, s velikom mogućnošću razvitka različitih djelatnosti oslonjenih na lučki transport i prekrcaj robe, bilo preko Bakra (obala „Goranin“) ili nekog od terminala luke Rijeka, te doradu i preradu robe koja se nalazi u tranzitu preko luke Rijeka. Zauzimaju prostor od oko 55 ha, a postoji mogućnost povećanja u površini od 25 ha<sup>67</sup>. Prostor se nalazi se na izuzetno povoljnom strateškom prometnom pravcu, te je dobro prometno povezan, kako željeznicom, tako i cestom.

U riječkoj luci trenutno se radi na razvoju projekta Škrljevo, koji se bazira se na poslu pražnjenja i punjenja kontejnera. U planu je izgradnja novih skladišta, hladnjače i nove upravne zgrade, a vrijednost investicije procjenjuje se na 30 do 40 milijuna eura.<sup>68</sup> Prema riječima Vedrana Devčića, predsjednika Uprave Luke Rijeka, razvojem pozadinskog lučkog terminala na Škrljevu na njega se seli sva djelatnost vezana za punjenje i pražnjenje kontejnera. Teret bi željeznicom stizao na Škrljevo, prethodno ispražnjeni kontejneri prihvatili bi se na novom depou za prazne kontejnere, tu bi se punili robom i onda spuštali na

---

<sup>67</sup> Ibid., str. 103.

<sup>68</sup> [www.poslovni.hr](http://www.poslovni.hr)

kontejnerski terminal na Brajdici. Tako bi se zatvorio krug te bi kontejneri u Rijeku stizali i iz nje odlazili puni.

### **5.2.5 Lučki bazen Raša**

Lučki bazen Raša nalazi se na ušću rijeke Raše u Istri, a stoji se od obale i terminala za stoku u Bršici te skladišnoga kompleksa Štalije.

Prostor Bršice uređen je za prekrcaj generalnog tereta, stoke i drva. Postoje mogućnosti prenamjene ovog prostora u terminal za pružanje usluga rukovanja generalnim teretom te izgradnju dodatnih lučkih i industrijskih kapaciteta, na površini od oko 150 ha<sup>69</sup>.

Štalije su skladišni kompleks s nadstrešnicama za drvo, te predstavljaju idealan kapacitet za skladištenje drva. Postoje mogućnosti da se ovaj prostor, s obzirom na svoj smještaj (dobra prometna povezanost i slabo naseljeno okruženje, slaba turistička perspektiva), odredi za izgradnju novih lučkih kapaciteta, ekološki prihvatljivih i pogodnih za smještaj izvan gusto naseljenih urbanih sredina. S obzirom na veličinu i konfiguraciju terena, procjenjuje se da bi prostor bio vrlo pogodan za Ro-Ro servise (osobito za manja vozila), te razvitak srodnih djelatnosti.

### **5.2.6 Lučki bazen Omišalj**

Lučki bazen Omišalj nalazi se na sjevernoj obali otoka Krka, a obuhvaća naftovodni terminal i petrokemijsku industriju. U planu su ulaganja u sanaciju objekata infrastrukture te poboljšanje sigurnosnih, tehničkih i tehnoloških uvjeta prekrcaja.

Ovaj dio otoka Krka pruža gotovo idealne uvjete za eventualni razvoj luke i lučke industrije u budućnosti. Prostorno - prometna integralna studija Primorsko - goranske županije i Grada Rijeke iz 2011. godine predlaže izgradnju lučko-logističkog središta na otoku Krku uz postojeći lučko-industrijski kompleks Omišalj. Koncept nove luke uključuje prostore uvale Blatna i prostor uz poluotok Tenka punta, što se pokazalo kao najbolje rješenje prema provedenoj višekriterijskoj analizi.

Prema ovoj studiji, izgradnja lučke i prometne infrastrukture luke Omišalj - Krk obuhvaća dva planska razdoblja: prvo do 2040. godine i drugo nakon 2040. godine. U prvom planskom razdoblju ključno je izgraditi novi kontejnerski terminal te povezati lučko područje

---

<sup>69</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)

cestovnom i željezničkom vezom prema Zagrebu. Izgradnja kontejnerskog terminala kapaciteta iznad milijun TEU-a predviđena je na području uvale Blatna. Prostor uz poluotok Tenka punta neposredno uz postojeći terminal za naftne derivate dugoročno je rješenje za potrebe kontejnerskog terminala ukupnog mogućeg kapaciteta iznad 3 milijuna TEU-a, nakon čije bi se izgradnje lučki kapaciteti na području uvale Blatna koristili za generalne terete. Zajedno s postojećim terminalima za tekući teret i ukapljene plinove te planiranim LNG terminalom dobit će se jedinstvena prostorna lučka cjelina koju je potrebno kvalitetno povezati cestovnom i željezničkom vezom na koridor Vb. U tom smislu potrebno je izgraditi novi cestovno-željeznički most Krk - kopno. Dodatnu kvalitetu lokacije predstavlja i neposredna blizina zračne luke koja treba biti u funkciji teretnog prometa, čime se, s infrastrukturom cjevovodnog prometa, ostvaruje jedinstveni prometni sustav.

### 5.3 Mogućnosti za modernizaciju luke Rijeka i Rijeka Gateway projekt

Modernizacija Luke Rijeka preduvjet je njenog uspješnog funkcioniranja, ali i funkcioniranja cjelokupnog prometnog sustava Republike Hrvatske. Bez njene modernizacije cijeli prometni pravac Rijeka - Podunavlje gubi na značaju, a time i najveći dio hrvatskog prometnog sustava.

U posljednja dva desetljeća vrlo se malo ulagalo u modernizaciju i razvitak luke, što je jedan od bitnih čimbenika znatnog smanjenja obujma njenog prometa. Propuštanje važnog investicijskog ciklusa ulaganja u suvremene kapacitete i tehnologije rezultiralo je otpisanošću i zastarjelošću opreme. Obnova i modernizacija luke nužni su kako bi se na višu razinu podigla kvaliteta usluge, povećala produktivnost, omogućila veća fleksibilnost i skratilo zadržavanje robe u luci, te kako bi luka postala konkurentnijom za privlačenje novih tereta.

Projekt modernizacije riječke luke utemeljen je prije svega na modernizaciji i obnovi lučkog područja te na revitalizaciji i urbanom „spajanju“ grada i mora, kao i njihovoj kvalitetnoj prometnoj povezanosti. Temeljni ciljevi ove modernizacije uključuju:<sup>70</sup>

- povećanje efikasnosti i smanjenje troškova lučkih djelatnosti pripremanjem privatizacije Luke Rijeka i lučkih djelatnosti,
- obnovu i modernizaciju luke,
- poboljšanje financijskih performansi luke te smanjenje državnih doprinosa luci,
- poboljšanje veza između luke i grada i
- poboljšanje ekoloških uvjeta luke.

Najvažniji projekt koji uključuje proširenje i modernizaciju riječke luke je Rijeka Gateway projekt, započet 2003. godine potpisivanjem ugovora Vlade Republike Hrvatske i Svjetske banke, kojim se odobrava zajam u iznosu od 155 milijuna USD<sup>71</sup>. Cilj je tog projekta povećati promet i njegovu kvalitetu ostvarivanja kroz riječku luku, stvoriti nove urbanističke sadržaje na mjestu središnjega dijela lučkog bazena te omogućiti pristup građana moru u središtu grada. Projekt uključuje i izgradnju prometnica koje će riječku luku povezati sa zaobilaznicom te rasteretiti gradske prometnice u prijevozu tereta s kopnenih na pomorska prijevozna sredstva i obratno.

Cjelokupnom se realizacijom projekta stvaraju preduvjeti za daljnji razvoj teretnog i putničkog prometa, te se mijenja postojeća slika riječke luke. Radi se o najvećem razvojnom

---

<sup>70</sup> Hlača, B., op. cit., str. 118.

<sup>71</sup> Barić, S., Devčić I., Valenčić M.: *Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst*, Pomorski zbornik 45 (2008) - 1, str. 175.

projekt u povijesti riječke luke, koji bi je trebao vratiti u red najznačajnijih luka u ovom dijelu Europe.

Temeljni ciljevi razvoja riječke luke, koji proizlaze iz Rijeka Gateway projekta, su:<sup>72</sup>

- povećanje učinkovitosti i poboljšanje uvjeta u okolišu te društvenih uvjeta u riječkoj luci pripremom radnji za privatizaciju luke, rekonstrukciju infrastrukture i zamjenu opreme,
- stvaranje pretpostavki, uz optimalno korištenje zakonskih mogućnosti (institut koncesije), za privlačenje domaćih i stranih partnera kao operatora i investitora,
- poboljšanje financijskih rezultata riječke luke u cilju smanjenja doprinosa Vlade RH,
- priprema razvitka riječke luke u urbane svrhe i
- poboljšanje međunarodnih cestovnih veza i upravljanje cestovnim sektorom.

Osnovni radovi koji su bili planirani u okviru ovog projekta su rekonstrukcija Bečke i Praške obale, izgradnja spojne ceste D-404 Draga - terminal Brajdica, početak izgradnje kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali te izgradnja putničkog terminala na riječkom lukobranu. Od planiranih aktivnosti, izgrađena je putnička luka, kao i spojna cesta D-404, te sanirana Bečka obala, dok se početak radova na novom kontejnerskom terminalu još uvijek čeka. Provedena istraživanja pokazala su da je potrebno dodatno učvrstiti temelje, što bi za posljedicu imalo kašnjenje u izgradnji obale i povećanje u cijeni, zbog čega je Upravno vijeće Lučke uprave 2008. godine raskinulo ugovor sklopljen s japanskom tvrtkom Kajima Corporation o izgradnji novog kontejnerskog terminala, a dio sredstava osiguranih za Zagrebačku obalu odlučilo prenamijeniti za dogradnju kontejnerskog terminala Brajdica<sup>73</sup>.

Od velikog je značaja za daljnji razvitak luke projekt Rijeka Gateway II, započet 2008. godine potpisivanjem ugovora između Vlade RH i Svjetske banke, kojim se odobrava novi zajam u iznosu od 84 milijuna USD i omogućuje nastavak Rijeka Gateway projekta. Projekt se temelji na studiji koju je izradila poznata nizozemska konzultantska tvrtka Rotterdam Maritime Group, a koja predstavlja Master plan razvoja riječke luke.<sup>74</sup>

Osnovna pretpostavka Master plana je preseljenje sadašnjih lučkih djelatnosti s prostora Delte i Luke Baroš na druge lokacije, čime bi se lučki prostor u samom centru grada prenamijenio za urbane sadržaje i dao na korištenje građanima. Od velike su važnosti projekt izgradnje novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu te druga faza izgradnje kontejnerskoga terminala Brajdica i pomorskog putničkog terminala na Riječkom lukobranu. Ostale komponente ovog projekta su uvođenje sustava nadzora pomorske plovidbe - VTMS,

---

<sup>72</sup> Perić Hadžić, A., op. cit., str. 155.

<sup>73</sup> Antonini, N., op. cit., str. 117.

<sup>74</sup> Barić, S., Devčić I., Valenčić M., op. cit., str. 175.

informatizacija lučkih terminala - EDI, uvođenje video nadzora i ID kartica, brod za skupljanje broskog otpada, terminal za generalne terete Raša te Ro-Ro terminal u Bakru<sup>75</sup>.

Osim modernizacije i restrukturiranja luke, planirani projekt modernizacije zahtijeva poboljšanje sadašnje nedovoljne prometne povezanosti između riječke luke i sustava hrvatskih državnih cesta, i dalje sa sustavom međunarodnih cesta. Naime, poboljšanje efikasnosti poslovanja luke podrazumijeva izgradnju nove i rekonstrukciju postojeće infrastrukture koja će osigurati odgovarajuće veze između riječke luke i nacionalne i međunarodne prometne mreže. Od velike je važnosti izgradnja spojne ceste između Brajdice i Drage (cesta D-404 od kontejnerskog terminala do istočne obilaznice Rijeke), koja je puštena u promet 2011. godine, te rekonstrukcija istočnog dijela riječke obilaznice (dionica Orehovica - Draga - Sv. Kuzam na cesti D- 8) koji je ove godine u cijelosti pušten u promet. Za luku Rijeka bitna je i izgradnja ceste D-403 (Čvor Škurinje – Luka Rijeka), koja se planira do 2017. godine<sup>76</sup>, te rekonstrukcija Krčkog mosta.

U nastavku se ukratko obrazlažu neki značajniji projekti u okviru modernizacije luke Rijeka.

### **5.3.1 Modernizacija kontejnerskog terminala Brajdica**

S ciljem povećanja operativnih mogućnosti, u okviru Rijeka Gateway II projekta, predviđena je modernizacija kontejnerskog terminala na Brajdici. Ona uključuje:<sup>77</sup>

- produženje obale,
- novu zgradu ulazno-izlaznog punkta na priključku s cestom D-404,
- željezničku stanicu za kontejnere i
- servisne djelatnosti (garaža za servisiranje prekrcajnih uređaja).

U kontejnerski terminal na Brajdici u posljednje tri godine uloženo je oko 30 milijuna eura. Izgrađeno je novih 328 metara obale, a dubina mora uz obalu povećala se na 14 metara. Također, izgrađeno je 30 000 m<sup>2</sup> skladišnog prostora, novi ulazno-izlazni punkt i nova veterinarsko-fitosanitarna postaja (BIP), što omogućuje veću brzinu transporta, pošto se sve granične i carinske kontrole mogu obavljati na samom terminalu. Maksimalni kapacitet terminala sada iznosi 600 000 TEU-a te postoji mogućnost servisiranja kontejnerskih brodova

---

<sup>75</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)

<sup>76</sup> [www.novilist.hr](http://www.novilist.hr)

<sup>77</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)

dužine do 370 metara. Postavljeno je i deset novih dizalica (dvije obalne dizalice, šest portalnih skladišnih dizalica i dvije dizalice za rad na željeznici). Nove obalne dizalice imaju dohvat od 50 metara, što je oko 18 redova kontejnera koje mogu podići na visinu od 36 metara iznad razine platoa terminala.<sup>78</sup> Prema riječima Žarka Acingera, komercijalnog direktora Jadranskih vrata, nakon ovih investicija terminal je u potpunosti opremljen u skladu sa svjetskim standardima, a u narednim godinama planirana je nova investicija od dodatnih 35 milijuna eura, s ciljem povećanja godišnjeg prometa.

### ***5.3.2 Izgradnja kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali***

Porast kontejnerskog prometa kroz luku Rijeka nameće potrebu daljnjeg povećanja prekrcajnih kapaciteta. Kao logičan se slijed razvoja nameće izgradnja novog kontejnerskog terminala, na zapadnom dijelu lučkog područja.

Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu, koji će u konačnici zauzimati površinu od približno 22 hektara, zamišljen je kao pristanište dužine 680 m, s prosječnom širinom terminala od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište je minimalno 20 metara. Terminal bi se gradio u dvije faze. Prva faza uključuje izgradnju pristaništa u dužini od 400m, uz instalaciju kontejnerskih STS dizalica dohvata 22 reda, dok druga faza predviđa produženje terminala do ukupne dužine pristaništa od 680 m, čime bi se ostvario kapacitet od 500 000 TEU godišnje.<sup>79</sup>

Paralelno s izgradnjom terminala realizirala bi se izgradnja spojne ceste D-403, kao i konstrukcija ranžirnog kolodvora za potrebe ukrcaja i iskrcaja kontejnera na periferiji terminala.

Planirano je da se izgradnja novoga pristaništa financira kreditom Svjetske banke, dok bi se infrastruktura na postojećem dijelu terminala, kao i suprastruktura i oprema, financirali privatnim ulaganjem po modelu javno-privatnog partnerstva.

---

<sup>78</sup> [www.novolist.hr](http://www.novolist.hr)

<sup>79</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)

**Slika 4** Planirani izgled novog kontejnerskog terminala



Izvor: [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr) (20.09.2013.)

### **5.3.3 Modernizacija terminala za generalni teret**

Radnje prekrcaja generalnog tereta trenutno se obavljaju na području De Franceshijevog, Bečkog i Orlandovog gata te Praškog pristaništa, koje zahtijeva hitno obnavljanje. Cijelo područje oko De Franceshijevog, Bečkog i Orlandovoga gata mora biti očišćeno, preuređeno i opremljeno novim skladištima i opremom, što zahtijeva znatna investicijska ulaganja.<sup>80</sup>

Bečka je obala sanirana u okviru Rijeka Gateway projekta, a ove je godine započela i sanacija Orlandovog gata te su puštene u rad dvije nove Liebherr dizalice za prekrcaj tereta. Riječ je o dizalicama nosivosti 84 tone, a investicija je vrijedna pet milijuna eura<sup>81</sup>. Prema riječima Vedrana Devčića, predsjednika Uprave Luke Rijeka, riječ o obalnim dizalicama koje će povećati lučke kapacitete u prekrcaju generalnih tereta, osobito teških i vangabaritnih, sipkih, ali i drugih.

---

<sup>80</sup> Hlača, B., op. cit., str. 121.

<sup>81</sup> [www.poslovnih.hr](http://www.poslovnih.hr)



### 5.3.4 Delta i Porto Baroš

Prostor Delte i Porto Baroša, koji se nalazi u samom središtu grada, izuzetno je atraktivan, ali građanima nedostupan prostor, na kojem bi, u narednim godinama, trebali biti izgrađeni novi komercijalni, kulturni i javni sadržaji. Trenutno se na ovom prostoru obavlja skladištenje i prekrcaj drva i drvenih proizvoda, no postojeći položaj i instalirani kapaciteti ne zadovoljavaju, te je, radi postizanja bolje učinkovitosti prekrcajnih kapaciteta i skladištenja drva, neophodno preseljenje na drugu lokaciju (u planu je premještaj na područje Zagrebačkog, Bratislavskog i Praškog pristaništa, koje je sada u funkciji prometa generalnog tereta). Time se na ovom području oslobađaju veliki prostori kopna i akvatorija, koji su atraktivni za rješavanje gradskih i lučkih potreba.

Projektom je predviđena prenamjena i modernizacija 15 ha prostora na kojem se danas odvijaju lučke aktivnosti, a na kojem su smještena lučka skladišta i drugi lučki sadržaji<sup>82</sup>. Prenamjena lučkih sadržaja u gradske temelji se na dugogodišnjoj potrebi za integracijom urbanih i komercijalnih sadržaja na ovom prostoru, odnosno na potrebi aktivnog suživota luke s gradom. Projekt obuhvaća:<sup>83</sup>

- izgradnju modernog pomorsko putničkog terminala za prihvat trajekata i brodova na kružnim putovanjima na riječkom lukobranu,
- izgradnju nautičkog cenara - marine na prostoru luke Baroš te
- razne komercijalno - stambene, poslovne, kulturne, zabavne i druge sadržaji na prostoru Delte.

**Slika 5** Planirani izgled Delte i Porto Baroša nakon završetka projekta



Izvor: [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr) (20.09.2013.)

<sup>82</sup> Perić Hadžić, A., op. cit., str. 158.

<sup>83</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)

### **5.3.5 Pomorski putnički terminal**

Pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu je projekt pokrenut u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu, stvaranja ljepše slike grada i omogućavanja građanima grada Rijeke izlaz na more putem šetnice uzduž cijeloga lukobrana.

Dosad izvedenim radovima uklonjen je stari dok brodogradilišta V. Lenac, porušene su stare hale, uredi i radionice na prostoru bivšeg brodogradilišta na Riječkom lukobranu i izgrađen je novi cestovni most. Nadalje, izgrađen je dio zgrade terminala, s neophodnom infrastrukturom, uređena je pješačka površina u dužini cca 260 m, rekonstruirano je 200 m novog obalnog zida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozila na brod, izvršena je sanacija kolosijeka, postavljena nova vodovodna, kanalizacijska i elektro mreža te provedena plinifikacija zgrade terminala.<sup>84</sup>

U drugoj je fazi projekta predviđen dovršetak zgrade terminala, uređenje još jednog veza za međunarodni promet te šetnice u dužini 200 m. Također, predviđena je izgradnja triju paviljona ugostiteljske namjene te prostora carinske ispostave na graničnome prijelazu prije drugoga veza namijenjenog međunarodnom brodskom prometu, a planira se i izgradnja šetnice na kruni lukobrana u dužini 460 m i rekonstrukcija javne rasvjete lukobrana.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Loc.cit.

<sup>85</sup> Loc.cit.

## 5.4 Važnost željezničkog prijevoza za razvoj riječke luke

Željeznički promet danas je ekološki najprihvatljiviji način prijevoza. Komparativne prednosti željeznice u odnosu na cestovni promet su u prvom redu veća prijevozna sposobnost (kapacitet), manji utrošak energije, manje zauzimanje prostora, zaštita okoliša te veća sigurnost.

Bitan preduvjet za efikasno djelovanje Rijeke kao tranzitne luke za srednjoeuropske zemlje i daljnji gospodarski razvitak područja u njenom zaleđu je osuvremenjivanje kopnenih prometnih veza između zaleđa i luke. Postojeće kopnene prometnice, prije svega željeznica, ne mogu udovoljiti suvremenim tehnološko-prometnim zahtjevima, što će, neizbježno, imati negativan utjecaj na razvoj luke u budućnosti. Iako željezničke pruge koje povezuju luku sa njenim zaleđem trenutno raspolažu sa dovoljnim kapacitetima, oni nisu dovoljni da zadovolje dugoročne strateške ciljeve luke i planirano povećanje prometa. Stoga je potrebno napraviti strategiju razvoja željezničkog prometa koja će biti u skladu s razvojnom strategijom luke Rijeka.

Za razliku od relativno dobre povezanosti cestovnim prometnicama, kvaliteta povezivanja luke Rijeka željeznicom nije na odgovarajućoj razini. Ulaganje u hrvatsku željezničku mrežu bilo je zanemareno tijekom više desetljeća. Postojeća željeznička pruga Rijeka - Zagreb sagrađena je prije 140 godina te je potpuno neadekvatna za današnje prometne zahtjeve, kamo li za one u budućnosti. Iz tog razloga, u prekrcaju kontejnera u luci Rijeka sve je manji udio željezničkog prijevoza. Udio prijevoza tereta željeznicom koji ima izvorište i odredište u riječkoj luci je u devedesetim godinama prošlog stoljeća iznosio približno 90%, međutim, izgradnjom nove autoceste, velik dio tereta preusmjeren je na cestovni prijevoz te danas željeznica sudjeluje u dopremi/otpremi robe s približno 30%<sup>86</sup>. Sukladno prometnoj politici Europske unije, udio cestovnog prometa u kopnenom prijevozu riječke luke trebat će se u skorij budućnosti smanjiti u odnosu na udio željeznice.

Pored neefikasne postojeće pruge Rijeka - Zagreb, ne postoje izravne željezničke veze Rijeke s hrvatskim prugama u Istri te dalje lukama Kopar i Trst, kao ni izravne željezničke veze s lukom Ploče.

Kako bi se postigla bolja povezanost luke Rijeka s njenim zaleđem, od primarne su važnosti:<sup>87</sup>

- modernizacija željezničke pruge Rijeka - Zagreb,
- povezivanje lučkih i željezničkih terminala,

---

<sup>86</sup> Ibid., str. 170.

<sup>87</sup> Hlača, B., Rudić, D., Hirnig, S.: *Rail Transport - An Important Factor in the Port of Rijeka Development*, Promet 22 (2010) - 5, str. 383.

- izgradnja nizinske pruge Rijeka - Zagreb,
- povezivanje dislociranih terminala unutar riječkog lučkog sustava u sustav željeznice,
- modernizacija željezničkog voznog parka,
- automatizacija kontrole željezničkog prometa te
- modernizacija postojećeg informacijskog sustava upravljanja željeznicom i njegovo povezivanje s lučkim informacijskim sustavom.

Za riječki prometni pravac od izuzetne je važnosti rekonstrukcija i izgradnja magistralne željezničke pruge Botovo - Zagreb - Rijeka. Predviđen je cjelokupni remont postojećeg kolosijeka i dogradnja pružnog kolosijeka na pojedinim dionicama pruge od Botova do Zagreba te izgradnja nove pruge visoke učinkovitosti Zagreb - Rijeka.<sup>88</sup> Taj željeznički pravac povezuje središnju Hrvatsku, Gorski kotar i sjeverno Primorje, a značajan je i u povezivanju alpskog prostora i Jadrana, te Mediterana i Podunavlja.

Nova pruga bit će suvremena dvokolosiječna željeznička pruga za mješoviti prijevoz. Nalazit će se na nižim kotama, s mnogo manje uspona i zavoja, što će povećati kvalitetu i brzinu prijevoza. Teretni vlakovi će voziti od 100 - 120 km/h, a putnički između 160 i 200 km/h. Primjenjivat će se izmjenični jednofazni sustav elektrifikacije te suvremeni signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji u skladu s europskim specifikacijama. Duljina postojeće pruge državna granica - Botovo - Zagreb - Rijeka na području Hrvatske iznosi 328,7 km. Nakon realizacije projekta nove nizinske pruge, duljina pruge na dionici Zagreb - Rijeka skraćuje se za 57 km.<sup>89</sup>

Novoizgrađenom dvostrukom prugom teretni kapacitet pruge povećat će se za pet puta te se predviđa se da će se nakon njene izgradnje kontejneri većim dijelom prevoziti željeznicom. Prema prognozi, prosječno bi se dnevno u oba smjera otpremalo preko 3 200 kontejnera, odnosno približno 60% kontejnera otpremalo bi se i dopremalo željeznicom, a 40% kamionima.<sup>90</sup> Procjenjuje se da će teretni promet na novoj pruži obuhvaćati 80%, a putnički 20% od ukupne količine prometa.<sup>91</sup>

Pored izgradnje nove pruge visoke učinkovitosti Rijeka - Zagreb, nužno je čim prije krenuti u realizaciju projekta njenog spoja na transeuropsku prometnu mrežu u Sloveniji i Italiji te izgradnju jadranske željezničke pruge (Jadransko-jonska inicijativa). Nova pruga Rijeka - Kopar - Trst bit će okosnica sjevernojadranskog prometnog pravca, a u sklopu nje gradit će se novi željeznički tunel kroz Učku. Izgradnjom nove pruge Rijeka - Trst i novog

<sup>88</sup> Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L., op. cit., str. 166.

<sup>89</sup> Ibid., str. 180.

<sup>90</sup> Ibid., str. 174.

<sup>91</sup> Ibid., str. 183.

tunela kroz Učku, predviđa se skraćenje vremena putovanja do Pule sa sadašnjih 6 h na približno 3,5 h. Isto tako, željeznička veza Zagreba s Trstom novom riječkom prugom i novom prugom kroz Istru skraćuje vrijeme putovanja za približno 1 h u teretnom prometu i 2 do 3 h u putničkom prometu u odnosu na postojeću željezničku vezu preko Ljubljane.<sup>92</sup>

Na osnovi prognoze prometa pojedinih vrsta tereta i potencijalnog kretanja prometnih tokova utvrđene su dvije varijante projekcije prometa. Kao temeljna varijanta na osnovi koje će se dimenzionirati svi parametri izgradnje nove pruge visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka te modernizacija i izgradnja pruga u riječkom željezničkom čvoru, prihvaćena je varijanta koja prikazuje visoki scenarij prometa, odnosno optimističniju prognozu prometa, a koja je prikazana u sljedećoj tablici.

**Tablica 7** Prognoza željezničkog prometa – visoki scenarij (u 000 t)

GODINA	2016.	2026.	2031.
Promet Luke Rijeka	11 417	17 619	29 450
Promet ostalih korisnika	500	1 000	1 250
Tranzit (iz smjera jugoistoka prema jugozapadu Europe)	1 000	5 500	7 000
Ukupan promet željeznicom	12 917	24 119	37 700

Izvor: Autorica prilagodila prema *Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L.: Značenje željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb-Rijeka za razvoj riječke luke, Pomorstvo 24/2(2010), str. 173.*

Projekcija prometa za 2031. godinu, pored trendova porasta prometa do 2026. godine, uzima u obzir planiranu izgradnju nove kontejnerske luke i luke za generalni teret na Krku te veći promet terminala za rasute terete u Bakru, odnosno na relaciji Podunavlje – Jadran. Predviđa se i proširenje gravitacijskog područja nove željezničke pruge Zagreb – Rijeka te izgradnja dijela buduće jadransko-jonske pruge od granice sa Slovenijom do Ploča.

Nakon izgradnje nove pruge, predviđa se da će postojeća pruga ostati u funkciji, a bila bi pretežito putničkog karaktera. Radi efikasnije eksploatacije, u budućnosti je moguće na pruzi ugraditi sustav daljinskog upravljanja prometom, odnosno telekomandu.

Projekt izgradnje nove željezničke pruge treba razmatrati zajednički s projektom izgradnje višenamjenskog kanala Dunav – Sava, i projektom uređenja vodnog puta rijeke Save za dostizanje IV. klase plovnosti, kao sastavnih dijelova prometnog koridora Podunavlje – Jadran koji povezuje luku Vukovar s lukom Rijeka. Na taj način ostvaruje se kombinirani

<sup>92</sup> Ibid., str. 184.

prometni pravac duljine 566,9 km koji će povezivati Dunavski koridor VII, paneuropski koridor X te ogranak Vb paneuropskog prometnog koridora<sup>93</sup>. Realizacijom analiziranih projekata, riječkoj luci omogućila bi se suvremena veza na tranzitna tržišta prema Mađarskoj, Austriji, Njemačkoj i Crnom moru.

Procijenjuje se da bi cijeli projekt izgradnje pruge iznosio približno 20 milijardi kuna<sup>94</sup>. S obzirom na to da prometna politika Europske unije potiče razvoj željeznice kao ekološki prihvatljive grane prometa, za projekte u rangu nove pruge dodjeljuje se i više od 70% nepovratnih financijskih sredstava iz strukturnih i kohezijskih fondova. S druge strane, isplativost projekta je višestruka kada se uzme u obzir da bi se kapacitet luke Rijeka povećao na više od 30 milijuna tona tereta godišnje sa sadašnjeg ograničenog kapaciteta od 15 milijuna tona, zbog nezadovoljavajuće pruge. Projekcijom troškova transporta novom željezničkom prugom u odnosu na sadašnju ili na cestovni transport zaključeno je da bi svaki milijun tona tereta na relaciji Zagreb – Rijeka bio jeftiniji 60 milijuna kuna, što bi uz puni kapacitet nove pruge iznosilo 1,8 milijardi kuna uštede godišnje.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> Ibid., str. 185.

<sup>94</sup> Loc. cit.

<sup>95</sup> Ibid., str. 186.

## 5.5 Potreba za suradnjom luka sjevernog Jadrana

Luke Trst, Kopar i Rijeka djeluju kao međusobni konkurenti na zajedničkom gravitacijskom području. Ove luke imaju vodeće mjesto u vlastitim nacionalnim lučkim sustavima i tradicionalno su važne uvozno-izvozne postaje za zemlje srednje Europe bez vlastitog izlaza na more (Mađarska, Austrija, Češka, Slovačka).

Uvođenje suvremenih transportnih tehnologija u lučko poslovanje i izrazit razvoj zapadnoeuropskog i crnomorskog lučkog sustava uzrokovalo je opadanje važnosti i smanjenje mogućnosti razvoja sjevernojadranskog prometnog pravca i njemu pripadajućih luka. Zbog takvih uvjeta, na europskoj prometnoj sceni izražena je potreba za međusobnom suradnjom luka sjevernog Jadrana u nastupanju na zajedničkome gravitacijskome području, kako bi mogle konkurirati ostalim europskim prometnim pravcima.

Trenutna suradnja luka Trst, Kopar i Rijeka sastoji se od njihove zajedničke promocije, kao i promocije sjevernojadranskog prometnog pravca, na međunarodnim tržištima. Međutim, nameće se potreba snažnijih zajedničkih marketinških aktivnosti na svim postojećim i potencijalnim novim tržištima. Ovakav pristup od izuzetnog je značaja za vraćanje dijela tranzitnog tereta preuzetog od strane drugih europskih prometnih pravaca, kao i za moguće povećanje potencijalnog tranzitnog tržišta. Samo snažnim i planiranim marketinškim akcijama može se djelovati na pridobivanje novih tranzitnih partnera za prekomorski uvoz i izvoz tereta, a krajnji cilj međusobne suradnje trebao bi biti stvaranje jedinstvenog područja sjevernojadranskog lučkog sustava. Poželjno je otvoriti zajednička predstavništva na udaljenim destinacijama, definirati ciljna tržišta, pripadajuće gravitacijsko područje i terete koji će se prekrćavati te zajednički marketinški nastup, usuglasiti tarifnu politiku i predviđeni razvoj, izjednačiti indirektno troškove koji utječu na konkurentnost pojedinog pravca te utvrditi pravila i odnose s lučkim okruženjem<sup>96</sup>.

Obavezan vid suradnje je i onaj u pogledu informacijske integracije, odnosno digitalne suradnje luka Rijeke, Kopriva i Trsta. Uz informatičko povezivanje, nužno je i stvaranje svojevrsnog elektroničkog skupa zainteresiranih prijevoznih poduzeća primjenom tehnologija elektroničkog gospodarstva. Upotrebom elektroničkih tehnologija uvode se u primjenu elektronički dokumenti, što smanjuje transakcijske troškove te ujedno i troškove prijevoza. Primjenom sustava elektroničke razmjene podataka između svih sudionika u prijevoznom lancu moguće je smanjenje troškova i do 40 %<sup>97</sup>. Jednako tako, kod digitalne suradnje luka, transakcijski troškovi se smanjuju, što nadalje smanjuje troškove luka, ali i ukupne troškove

<sup>96</sup> Dundović, Č. i suradnici, op. cit., str. 190.

<sup>97</sup> Vilke, S.: *Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopriva i Trsta*, Pomorski zbornik 43 (2005) - 1, str. 107.

prijevoza. Kod uspostave potpune digitalne suradnje lučkih sustava, smanjenje troškova obrade elektroničkih dokumenata može biti između 30 % i 40 % u odnosu na pojedinačnu primjenu elektroničkih tehnologija<sup>98</sup>.

Uvođenjem digitalne suradnje između luka Rijeke, Kopra i Trsta mogu se smanjiti troškovi prijevoza na cjelokupnom sjevernojadranskom prometnom putu u iznosu od 20 %. Prva faza realizacije tog cilja uključuje uvođenje elektroničkih dokumenata u cjelokupni proces davanja lučke usluge po pojedinim lukama, dok druga faza uključuje međusobnu integraciju između triju luka.<sup>99</sup>

S obzirom na to da zajedničko djelovanje sjevernojadranskih luka predstavlja slojevit proces, koji će teško zaživjeti u današnjim uvjetima poslovanja u kojem prevladavaju tržišni zakoni konkurencije, tom problemu treba pristupiti krajnje oprezno. Dogovaranje i povezivanje samih lučkih poduzeća možda bi i bilo učinkovito, međutim, poslovna realnost je takva da i dalje prevladavaju uvjeti međusobne konkurencije. Luke mogu surađivati i koordinirati određene aktivnosti, ali ne na razini istinskih partnera. U nedostatku konkretnih zajedničkih aktivnosti samih luka, nužna je suradnja između regionalnih i državnih vlasti te gospodarstvenika, koja će u budućnosti potaknuti razvitak luka i cjelokupne regije.

Među mnogobrojnim znanstvenim i stručnim raspravama koje podržavaju ovu suradnju je i projekt Northern Adriatic Ports Area Network (NAPAN)<sup>100</sup>. Riječ je o međunarodnoj organizaciji čija je temeljna ideja intenziviranje gospodarske suradnje i reaffirmacija sjevernojadranskog prometnog pravca te udruživanje snaga sjevernojadranskih luka, radi veće konkurentnosti u odnosu na druge europske luke. Riječka luka aktivan je učesnik u radu svih konferencija NAPAN-a, budući da je u promicanju sjevernojadranskog prometnog pravca prepoznala i vlastite interese.

Osnovna načela koja su utvrđena ovim projektom su:<sup>101</sup>

- odmak od individualne poslovne politike i afirmacija međusobne suradnje,
- prihvaćanje i poštovanje načela pozitivne konkurencije bez bilo kakvog oblika dampainga,
- veća specijalizacija u lukama i podizanje konkurentne sposobnosti u odnosu prema sjevernoeuropskim lukama,
- opsežne mjere racionalizacije troškova,
- utrdivanje zajedničke strategije gradnje prometne infrastrukture,
- bolja tehnička opremljenost lučkih terminala i uvođenje suvremenoga logističkog sustava,
- usklađivanje pomorskih, kopnenih i carinskih tarifa i potpora organizaciji feeder-servisa.

---

<sup>98</sup> Loc. cit.

<sup>99</sup> Loc. cit.

<sup>100</sup> Dundović, Č. i suradnici, op. cit., str. 190.

<sup>101</sup> Dundović, Č., Rudić, D., op. cit., str. 139.



## 6. Zaključak

Lučka poduzeća razlikuju se od drugih poduzeća ponajprije po tome što luke djeluju na svjetskom tržištu, te na njih više djeluju politički čimbenici, međunarodna trgovina i opća svjetska ekonomska situacija. Iz tog su razloga lučka tržišta podložnija promjenama, te, u današnjim nesigurnim uvjetima poslovanja, za njihov uspješan razvoj posebnu važnost imaju pažljivo strateško odlučivanje i planiranje.

U lučkom se poslovanju strateškim planiranjem nastoji uskladiti nesigurnost intenziteta i strukture tereta koji će se u budućnosti kretati na određenom prometnom pravcu. Strateškim planiranjem omogućuje se prevladavanje neizvjesnosti budućih tržišnih i drugih procesa koji djeluju u okruženju, te pronalaženje aktivnosti kojima se rizik razvitka luke svodi na minimalnu mjeru. Premda strateško planiranje ne može u potpunosti osigurati uspjeh u budućnosti, osigurat će pouzdanu procjenu mogućih rizika i alternativa i dati sredstva za ostvarenje najboljeg niza taktika u danim okolnostima.

Položaj, pomorska tradicija i blizina europskog tržišta s velikom prekomorskom robnom razmjenom, izdvojili su riječku luku i pripadajući kopneno-pomorski prometni pravac iz nacionalnih okvira. Svojim geoprometnim položajem, luka Rijeka predstavlja sjecište svih prometnih i prekrajnih aktivnosti u regiji, a ujedno je i najkraći i najekonomičniji put povezivanja Europe sa Sredozemljem, ali i cijelim svijetom.

Na prostoru Europe nalazi se velik broj luka i prometnih pravaca. Kako bi riječka luka učvrstila svoju poziciju na europskom tržištu lučkih usluga, potrebno je dovesti je na razinu konkurentskih luka, među kojima se posebno ističu sjevernojadranske luke Kopar i Trst. Sve komparativne prednosti (kao što su geoprometni položaj i dubina mora) i resursi kojima luka Rijeka u odnosu na njih raspolaže, svakim danom postaju sve manje značajne, poglavito zbog slabe povezanosti luke sa zaleđem i zastarjelosti lučkih kapaciteta. Stoga je afirmacija riječke luke kao glavne tranzitne luke susjednim državama i drugim podunavskim zemljama, kao i zemljama Bliskog i Dalekog istoka, moguća samo uz dobru prometnu povezanost i modernizaciju luke.

Odmjerenom planiranje razvitka osnova je za uspješan razvoj ne samo riječke luke nego i čitavog gravitacijskog područja. Važnost luke Rijeka za cjelokupno hrvatsko gospodarstvo prepoznata je od strane Vlade Republike Hrvatske te se luka, uz njenu podršku, opredijelila za modernizaciju i djelomičan premještaj nekih tereta iz uže jezgre grada, te postupno proširenje. Projekt modernizacije utemeljen je prije svega na modernizaciji i obnovi lučkog područja te na revitalizaciji i urbanom „spajanju“ grada i mora, kao i njihovoj kvalitetnoj prometnoj povezanosti. Modernizacija luke preduvjet je njenog uspješnog funkcioniranja, ali i

funkcioniranja cjelokupnog prometnog sustava Republike Hrvatske. Bez ove modernizacije cijeli prometni pravac Rijeka - Podunavlje gubi na značaju, a time i najveći dio hrvatskog prometnog sustava.

Najvažniji projekt koji uključuje proširenje i modernizaciju riječke luke je Rijeka Gateway projekt, započet 2003. godine, čijom se realizacijom stvaraju preduvjeti za daljnji razvoj teretnog i putničkog prometa, te se mijenja postojeća slika riječke luke. Radi se o najvećem razvojnom projektu u povijesti riječke luke, koji bi je trebao vratiti u red najznačajnijih luka u ovom dijelu Europe. Trenutno je u realizaciji nastavak ovog projekta, Rijeka Gateway II projekt. Temeljni zahvati predviđeni ovim projektom su preseljenje sadašnjih lučkih djelatnosti s prostora Delte i Luke Baroš na druge lokacije, čime bi se lučki prostor u samom centru grada prenamijenio za urbane sadržaje i dao na korištenje građanima, izgradnja novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu te druga faza izgradnje pomorskog putničkog terminala na Riječkom lukobranu.

Nakon rekordnog prometa 2008. godine, zbog smanjenih gospodarskih aktivnosti uzrokovanih ekonomskom krizom, ali i zbog političkih zbivanja u sjevernoafričkoj i bliskoistočnoj regiji, u luci Rijeka došlo je do pada prometa svih vrsta tereta. No, ove je godine dovršeno nekoliko investicija, te su prognoze za daljnje kretanje prometa pozitivne. Najviše se očekuje od prometa kontejnera, u koji se već godinama i najviše ulaže. Uzmu li se u obzir brojni projekti za modernizaciju luke, od kojih su neki već u provedbi, a na nekima će rad započeti u bližoj budućnosti, može se zaključiti kako predviđanja Luke Rijeka koja se odnose na buduće razdoblje neće biti pogrešna, te da su s razlogom veoma optimistična.

## Literatura

- Knjige:
  1. Buble, M.: *Osnove menadžmenta*, Sinergija, Zagreb, 2006.
  2. Buble, M.: *Strateški menadžment*, Sinergija, Zagreb, 2005.
  3. Dundović, Č. i suradnici: *Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
  4. Dundović, Č., Kesić, B.: *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
  5. Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
  6. Jugović, A., Kesić, B.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
  7. Kesić, B.: *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
  8. Mencer, I.: *Strateški menadžment i poslovna politika*, Vitagraf, Rijeka, 2003.
  9. Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment u brodarstvu i lukama*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2010.
  10. Mrnjavac, E. i suradnici: *Optimizacija sustava hrvatskih kontejnerskih luka*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment u Opatiji, Rijeka, 2001.
  11. Potter, L. R.: *Komunikacijski plan – srž strateških komunikacija*, Hrvatska udruga za odnose s javnošću, Zagreb, 2008.
  
- Članci:
  1. Barić, S., Devčić I., Valenčić M.: *Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst*, Pomorski zbornik 45 (2008) - 1, str. 165-179
  2. Biličić, M.: *Strateško planiranje u lučkim i brogarskim organizacijama*, Pomorstvo 14 (2000), str. 91-98
  3. Butigan, R.: *Analiza modela pet konkurentskih snaga M. Portera na primjeru industrije maloprodaje derivata nafte u Hrvatskoj*, Ekonomski pregled 59/3-4, str. 153-176
  4. Čišić, D., Perić, A.: *Primjena modela javno privatnog partnerstva na razvoj luka*, Pomorstvo 19 (2005), str. 101-99
  5. Dundović, Č.: *Ocjena i tendencije razvitka prekrcajnih kapaciteta hrvatskih morskih luka*, Pomorski zbornik 39 (2001) - 1, str. 137-152

6. Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L.: *Značenje željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb-Rijeka za razvoj riječke luke*, Pomorstvo 24/2(2010), str. 165-188
7. Dundović, Č., Hlača, B.: *Nova koncepcija kontejnerskog terminala u luci Rijeka*, Pomorstvo 21/2 (2007), str. 51-68
8. Dundović, Č., Rudić, D.: *Morske luke i morko brodarstvo Primorsko-Goranske županije – Postojeće stanje i razvojne koncepcije*, Naše more 52/3-4 (2005), str. 133-143
9. Hauselmaier, S., Lončarić, I., Mataruga, A.: *Strategija razvoja Luke Rijeka d.d.*, Pomorski zbornik 45 (2007) - 1, str. 153-163
10. Hlača, B., Rudić, D., Hirnig, S.: *Rail Transport - An Important Factor in the Port of Rijeka Development*, Promet 22 (2010) - 5, str. 379-388
11. Jugović, A., Mezak, V., Hess, S.: *Prilog istraživanju planiranja lučkih kapaciteta luke Rijeka*, Ekonomska istraživanja 21/2 (2008), str. 75-85
12. Kesić, B.: *Razvojne mogućnosti pomorskog gospodarstva u Rijeci*, Pomorski zbornik 33 (1995) - 1, str. 31-47
13. Kesić, B., Čišić, D.: *Prilog strategiji pomorstva RH – prijedlog mjera i ciljeva*, Pomorstvo 15 (2001), str. 33-46
14. Kesić, B., Twrdy, E.: *Aktualno stanje i mogućnosti razvoja riječke luke*, Suvremeni promet 15/6 (1995), str. 309-315
15. Kesić, B., Jakomin, L., Jugović, A.: *Razvojne mogućnosti sjevernojadranskih luka Rijeka, Koper i Trst*, Acta Geographica Croatica 37 (2005-2009), str. 93-102
16. Kos, S., Brčić, D., Karmelić, J.: *Strukturna analiza kontejnerizacije hrvatskih luka*, Pomorstvo 24/2 (2010), str. 189-209
17. Kovačić, M.: *Strateško značenje marketinga u razvoju luke Rijeka*, Pomorski zbornik 40 (2002) - 1, str. 251-277
18. Marković, I.: *Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka*, Pomorski zbornik 41 (2003) - 1, str. 123-133
19. Mencer, I.: *Mogućnosti i prepreke razvoja lučkih sustava*, Pomorski zbornik 32 (1994) - 1, str. 71-86
20. Mezak V., Perić A., Jugović, A.: *The long-term port development strategy planning elements*, Pomorstvo 20/2 (2006), str. 9-22
21. Mrnjavac, E.: *Mogućnost razvoja sjevernojadranskih luka u svjetskom sustavu kontejnerizacije*, Pomorski zbornik 31 (1993) - 1, str. 247-264
22. Murgić, S.: *Empirijska metoda u osmišljavanju i ostvarenju razvitka luke Rijeka*, Ekonomski pregled 52/3-4 (2001), str. 474-483

23. Poletan, B.: *Integralni pristup u analizi kopnene prometne povezanosti luke Rijeka sa zaleđem*, Pomorstvo 16 (2002), str. 25-35
  24. Radoš, T.: *Programiranje strategije – efikasna upotreba strateškog planiranja*, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, godina 2, broj 1, 2004., str. 193-208
  25. Rudić, D., Hirnig, S., Rudić, B.: *Modernizacija luke Rijeka – Glavni čimbenik revitalizacije prometnog sustava Republike Hrvatske*, Suvremeni promet 26/1-2 (2006), str. 32-37
  26. Stražičić, N.: *Rijeka – vodeća hrvatska luka*, Geografski glasnik 55 (1993), str. 37-46
  27. Vilke, S.: *Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski zbornik 43 (2005) - 1, str. 85-111
  28. Vilke, S.: *Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka*, Pomorski zbornik 41 (2003) - 1, str. 337-359
  29. Vukčević, M., Bošković, D.: *Strateški menadžment u pomorskom gospodarstvu 21.stoljeća*, Naše more 49/1-2 (2002), str. 1-7
- Magistarski/doktorski radovi:
    1. Antonini, N.: *Informacijski sustavi u intermodalnom kontejnerskom prijevozu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., magistarski rad
    2. Baričević, H.: *Geoprometni položaj riječke regije u integralnom transportu*, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1986., magistarski rad
    3. Hlača, B.: *Riječka luka kao čimbenik razvitka hrvatskog pomorskog sustava*, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Rijeka, 2003., magistarski rad
    4. Jugović, A.: *Racionalizacija upravljanja županijskim lukama Republike Hrvatske*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., doktorska disertacija
    5. Kovačević, D.: *Luka Rijeka kao osnovni čimbenik željezničkog prijevoza Jadran-Srednja Europa*, Sveučilište u Rijeci - Odjel za pomorstvo, Rijeka, 1999., magistarski rad
    6. Perić Hadžić, A.: *Javno-privatno partnerstvo – model ubrzanog razvoja morskih luka Republike Hrvatske*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2011., doktorska disertacija
    7. Vilke, S.: *Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad
  - Ostalo:
    1. *Prostorno i prometno integralna studija Primorsko - goranske županije i Grada Rijeke*, sažetak, Rijeka - Zagreb, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2011.

2. *Priručnik za strateško planiranje*, Razvojni program Ujedinjenih naroda, 2010.
3. Hajdaš Dončić, S.: *Ulaganja u prometnu infrastrukturu*, Program prezentacije ključnih mjera Vlade RH za poticanje investicija i restrukturiranje gospodarstva, 2013.
4. [www.poslovni.hr](http://www.poslovni.hr) (13.08. 2013.)
5. [www.novilist.hr](http://www.novilist.hr) (03. 09. 2013.)
6. [www.maritime-connector.com](http://www.maritime-connector.com) (25.08.2013.)
7. [www.adriatic-gate.hr](http://www.adriatic-gate.hr) (25.08.2013.)
8. [www.mojadelta.com](http://www.mojadelta.com) (02.09. 2013.)
9. [www.mppi.hr](http://www.mppi.hr) (20.09.2013.)

## **Popis slika**

<b>Slika 1</b> Riječki bazen i njemu pripadajući terminali .....	16
<b>Slika 2</b> Gravitacijsko područje luke Rijeka .....	18
<b>Slika 3</b> Mreža paneuropskih prometnih koridora .....	20
<b>Slika 4</b> Planirani izgled novog kontejnerskog terminala .....	52
<b>Slika 5</b> Planirani izgled Delte i Porto Baroša nakon završetka projekta .....	53

## Popis tablica

<b>Tablica 1</b> Promet luke Rijeka po glavnim vrstama tereta 1993. - 2002.....	28
<b>Tablica 2</b> Kontejnerski promet luke Rijeka 1993. - 2002. ....	29
<b>Tablica 3</b> Promet luke Rijeka po glavnim vrstama tereta u razdoblju 2003. - 2012.....	30
<b>Tablica 4</b> Promet suhih i tekućih tereta luke Rijeka 2003. - 2011.....	32
<b>Tablica 5</b> Kontejnerski promet luke Rijeka 2003. - 2012. ....	33
<b>Tablica 6</b> Predviđeno kretanje prometa luke Rijeka prema vrstama tereta.....	39
<b>Tablica 7</b> Prognoza željezničkog prometa – visoki scenarij .....	57



## **Popis grafikona**

**Grafikon 1** Ukupan promet luke Rijeka 2003. - 2012. .... 31

**Grafikon 2** Kontejnerski promet luke Rijeka 2003. - 2012..... 33