

**POMORSKI FAKULTET U RIJECI
SVEUČILIŠTE U RIJECI**

**SABRINA MILLER
ZNAČAJ I ULOGA LOGISTIČKIH ZONA
U RAZVOJU RIJEČKE LUKE
DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

**POMORSKI FAKULTET U RIJECI
SVEUČILIŠTE U RIJECI**

**ZNAČAJ I ULOGA LOGISTIČKIH ZONA
U RAZVOJU RIJEČKE LUKE
THE MEANING AND ROLE OF LOGISTICS ZONE
IN THE DEVELOPMENT OF THE RIJEKA HARBOUR
DIPLOMSKI RAD**

Mentor: Prof. dr. sc. Čedomir Dundović

Kolegij: Planiranje i projektiranje terminala

Ime i prezime studentice: Sabrina Miller

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112035555

Rijeka, rujan, 2014.

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Značenje i uloga logističkih zona u razvoju riječke luke izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Čedomira Dundovića.

U radu sam primjenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Studentica

Sabrina Miller

I. SAŽETAK

Dokazivanje opravdanosti izgradnje logističkog centra u zaleđu riječke luke, te izgradnja nove luke na otoku Krku, s naglaskom na pozitivne učinke za cijelu riječku regiju glavni je cilj ovog rada.

Riječka je luke temelj riječkog prometnog pravca kao najznačajnijeg prometnog pravca u Republici Hrvatskoj. Projekt poduzetničke zone Miklavja koji se nastavlja na razvoj riječke luke predstavlja potporu njenom razvoju, tj. omogućit će obavljanje dodatnih logističkih aktivnosti u svrhu pružanja kvalitetnijih i povoljnijih usluga.

Razrada teme započinje analizom ključnih pojmova riječkog prometnog pravca, riječke luke kao i preduvjeta za njegov daljnji razvoj, projekt Gateway te razvoj logistike. Nakon objašnjavanja uloge i važnosti riječke luke i riječkog prometnog pravca, objašnjena je i važnosti izgradnje logističkog centra u njenom zaleđu kao i izgradnja nove luke na otoku Krku kojom bi se rasteretilo riječku luku i doprinijelo što kvalitetnijem pružanju usluga.

Također će se iznijeti relevantni podaci te analizirati efekti gospodarskih učinaka navedenih projekata.

Ključne riječi: izgradnja nove luke na otoku Krku, logistika, poduzetnička zona Miklavja, projekt Gateway, riječka luka.

II.SADRŽAJ

I.SAŽETAK.....	I
II.SADRŽAJ	1
1 UVOD	1
2. RIJEČKA LUKA.....	3
2.1. POVIJEST RAZVOJA RIJEČKE LUKE	3
2.2.UTJECAJ RAZVOJA RIJEČKE LUKE NA RAZVOJ GRADA RIJEKE	4
2.3. RIJEČKA LUKA – STRATEŠKA LUKA EUROPSKE UNIJE	9
3. RIJEKA GATEWAY PROJEKT – NOVI ZAMAH U RAZVOJU RIJEČKE LUKE.....	14
3.1. MODERNIZACIJA RIJEČKE LUKE PUTEM PROJEKTA RIJEKA GATEWAY	14
3.2. PLANIRANI LOGISTIČKI CENTRI U OKOLICI RIJEČKE LUKE I ZNAČAJ NJIHOVE IZGRADNJE	16
3.3. UTJECAJ IZGRADNJE LOGISTIČKIH CENTARA NA POVEĆANJE PROMETA I KONKURENTNOSTI RIJEČKE LUKE	19
3.4. LOGISTIČKE ZONE U ULOZI RAZVOJA LUČKE INFRASTRUKTURE I PRUŽANJU DODATNIH LOGISTIČKIH USLUGA	23
4. ZNAČAJ I ULOGA LOGISTIČKIH CENTARA U EUROPSKOJ UNIJI.....	27
4.1. VAŽNOST RAZVOJA LOGISTIČKIH CENTARA U EU.....	27
4.2. PRIMJERI LOGISTIČKIH CENTARA U EU	29
4.3 SMJERNICE EU I NOVE TENDENCIJE U RAZVOJU PROMETA	32
5. PODUZETNIČKA ZONA MIKLAVJA KAO NOVI MOTOR RAZVOJA NACIONALNOG GOSPODARSTVA	36
5.1. MAKROEKONOMSKI UČINCI REALIZACIJE PODUZETNIČKE ZONE MIKLAVJA	36
5.2. UČINCI REALIZACIJE NA OPĆU STOPU NEZAPOSLENOSTI.....	38
6.RAZVOJ KONTEJNERSKOG PROMETA U RIJEČKOJ LUCI.....	40
6.1 KONTEJNERSKI TERMINALA BRAJDICA	41
6.2. IZGRADNJA NOVE LUKE NA KRKU	44
6.2. ETAPE RAZVOJA KONTEJNERSKOG TERMINALA NA OTOKU KRKU	46

7. ZAKLJUČAK.....	50
POPIS KRATICA	51
PRAVNI IZVORI I LITERATURA	53

I. UVOD

U ovom diplomskom radu obrađuje se tema značenja i uloge logističkih zona u razvoju riječke luke, prikazano na primjeru planiranog logističkog centra Miklavja, u zaleđu riječke luke te na primjeru planiranja izgradnje nove luke na Krku. Motivi za odabir teme proizlaze iz činjenice da svjetski trendovi u transportu i logistici podrazumijevaju razvoj intermodaliteta i logističke podrške kao vrlo važnog preduvjeta za opstanak i konkurentnost ne samo određenog prometnog pravca već i ekonomskih i gospodarskih učinaka koji se nalaze u njegovom okruženju. Dodatni poticaj čini i činjenica što je Republika Hrvatska postala članicom Europske Unije, te u skladu s tim prihvaća zajedničku europsku transportnu politiku.

U skladu s već navedenim na početku se rada postavlja odgovarajuća hipoteza, a ona glasi: izgradnja poduzetničko – logističkog centra Miklavja koja će imati višestruke gospodarske učinke za razvoj ne samo županije već i cijele države. Realizacija navedenog projekta je usko povezana sa izgradnjom zapadnog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali koja je dio projekta Gateway. Za luku Rijeka od velike je važnosti kontejnerski promet. On ima najveći potencijal rasta.

S obzirom da su veličina i obilježja prostora presudna kod određivanja prometnih i prekrajnih mogućnosti uzete su u obzir i neke nove lokacije za razvoj kontejnerskog terminala. Te se lokacije odnose na otok Krk. Ostvarenje tog projekta također se tiče ovog diplomskog rada.

Svrha i cilj istraživanja odnose se na detaljno istraživanje logističke i transportne industrije, sa osvrtom na značaj intermodaliteta, logističkih centara i prometnih koridora.

Tema će biti razrađena u šest poglavlja, a započinje s povijesnim razvojem i utjecajem riječke luke na razvoj grada Rijeke. U ovom će poglavlju biti objašnjen postepeni razvitak riječke luke, kao i ograničenja s kojim se suočava u daljnjem razvoju. Nadalje, objašnjavaju se potencijali riječke luke te značaj projekta Gateway kao preduvjeti za razvoj riječke luke.

Nakon što su opisani potencijali riječke luke i riječkog prometnog pravca, u daljnjem radu bit će objašnjeni svjetski trendovi u transportnoj i logističkoj industriji, prvenstveno se fokusirajući na područje Europske Unije jer je Hrvatska njezina ponosna članica. Također će se obraditi i pojam koncepta 3E, energije, ekonomije i ekologije.

Navedena poglavlja služe kao uvod u razradu biti ovog rada, a to je ostvarenje poduzetničke zone Miklavja kao novi motor razvoja nacionalnog gospodarstva. U ovom će se poglavlju iznijeti relevantni podaci te analizirati efekti ekonomskih učinaka na gospodarstvo županije, ali i cijele Republike Hrvatske.

Predzadnje poglavlja tiče se razvoja kontejnerskog prometa, ali i izgradnje nove luke na otoku Krku. Njezinom bi se izgradnjom uvelike pridonijelo rastu i razvoju kontejnerskog prometa što za posljedicu ima niz pozitivnih gospodarskih učinaka za nacionalno gospodarstvo.

Posljednje poglavlje, Zaključak, donosi sintezu rezultata istraživanja kojima je dokazivana hipoteza. Podaci o projektu Miklavja, te podaci o projektu izgradnje nove luke na Krku temelje se na dvjema studijama, a to su: „*Gospodarski učinci realizacije poduzetničke zone Miklavja*“ (Denona Bogović, Frlan), te „*Prostorna i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke – studija pomorskog i lučkog sustava*“ (Dundović i ekipa autora).

U ovom su radu u odgovarajućim kombinacijama korištene sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, induktivna i deduktivna metoda, metoda generalizacije i apstrakcije.

Razvoj ovakvih projekata potaknut će cijeli niz pozitivnih učinaka, te kompletan razvoj infrastrukture na području Primorsko – goranske županije.

2. RIJEČKA LUKA

2.1. POVIJEST RAZVOJA RIJEČKE LUKE

Grad Rijeka i njegova luka rasli su i razvijali se zajedno dva tisućljeća. Zahvaljujući povoljnom geografskom i geoprometnom smještaju u najsjevernijem dijelu Kvarnerskog zaljeva, gdje se Jadransko more najdublje uvuklo u Europu, Rijeka je od davnina, postala sjecište kopnenih i morskih putova što je utjecalo na razvoj grada, luke te, njegove sveukupne pomorske orijentacije.¹

Prvotna riječka luka nalazila se na utoku Rječine u more koje je nekad bilo mnogo sjevernije, duboko zavučeno između trsatskog i kozalskog brijega. Takvo je ušće bilo prirodno zaklonište za male splavi, brodice i galije Ilirima, Keltima, Rimljanima, Slavenima i drugim usputnim pomorcima i ratnicima. Naselje koje se nalazilo uz luku do 9. se stoljeća nazivalo Tarsatika.²

Naselje uz ušće Rječine u povijesnim se vrelima ponovno javlja tek početkom 13. stoljeća, često s naznakom vodotoka u imenu; Rika, Reka, Flumen, Flumen Sancti viti, Fiume. Grad je bio utvrđen, opasan debelim bedemima s nizom kula na istaknutim obrambenim položajima. Život se uglavnom događa uz luku u ušću Rječine, koje je tada bilo malo južnije, na mjestu današnjeg Školjića. U luci se trgovalo raznim prizvodima od drva, kožom, uljem, vinom, željezom, voskom, južnim voćem, koje su kopnom donosile karavane, a morem brodovi. Feudalni gospodari Rijeke ostvarivali su znatne prihode od carine koja se ubirala od trgovine u luci. Slobodnu trgovinu i razvoj riječke luke ometala je jedino stalna mletačka prisutnost i nadzor na Jadranu, što je često završavalo pljačkom i paležom grada. Višestoljetnu prevlast na Jadranu prekinut će nova pomorska i trgovačka sila na Jadranu - Austrija, koja se javlja neposredno nakon potpisivanja mira sa Turskom. 1713. godine.³

¹<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> , 15.6.2014.

²<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> , 15.6.2014.

³<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> , 15.6.2014.

Od presudne je važnosti za daljnji razvoj grada i riječke luke bila povelja Cara Karla VI. iz 1717. godine, kojom proglašava slobodnu plovidbu morem. Još je dalekosežnije značenje imala povelja iz 1719. godine, kojom je car Rijeci i Trstu dodjelio status slobodnih luka. Tim povlasticama riječka je luka postala otvoreno tržište za strance, koji se od tada slobodno nastanjuju i djeluju u gradu, a u luci slobodno trguju brodovi svih zastava.⁴

Uz potporu carske blagajne, uskoro se grade prva javna skladišta, lazaret, uređuje se luka u ušću Rječine i dovršava prva prometnica - Karolinška cesta koja će povezati grad i luku s njezinim prirodnim zaleđem. Počinje se razvijati manufakturna proizvodnja.⁵

Odredbu o "slobodnoj luci", careva nasljednica, Marija Terezija proširuje 1769. godine na cijeli grad. Radi bržeg razvoja pomorstva, posebno riječke luke koja zaostaje za Trstom, Marija Terezija 1776. godine izdvaja Rijeku carskim reskriptom kao corpus separatum iz dotadašnje provincije Austrijsko primorje, teritorijalno pripaja Banskoj Hrvatskoj, upravno vezuje za ugarsku dvorsku kancelariju, a financijski za vlastitu kancelariju. To složeno pravno, političko i gospodarsko stanje carica Marija Terezija potvrđuje Diplomom 1779., čime Rijeka definitivno postaje dio zemalja Krune sv. Stjepana. Otada se Rijeka, iako slobodan grad - luka razvija u sjeni tršćanske luke, boreći se desetljećima vlastitim sredstvima za stvaranje sigurne i suvremene luke u ušću Rječine. Najveće teškoće stvarala je sama Rječina koja je od početka 16. stoljeća donosila sve veće količine kamenja, pijeska i ostalog nasipnog materijala, zatrpavajući luku i ometajući sidrenje sve većem broju brodova.⁶

2.2.UTJECAJ RAZVOJA RIJEČKE LUKE NA RAZVOJ GRADA RIJEKE

Daljnji razvoj Rijeke i njene luke uvelike je ovisio o razvoju trgovačkih putova i trgovine sa zaleđem. Godine 1803. započinje izgradnja Lujzinske ceste, treće ceste koja je, uz Karolinu i Josefinu, spajala Rijeku s Karlovcem, što je utjecalo na porast prometa riječke luke. Čišćenja i uređenja luke u ušću Rječine sve su češća i skuplja. Posebno je teško stanje u gradu i luci bilo za vrijeme francuske uprave (1809.-1813.) i neposredno nakon toga. Zbog riječnih nanosa i neaktivnosti tijekom napoleonskih ratova, luka u ušću Rječine toliko je bila zapuštena, da je postala neupotrebljiva. Rijetki brodovi što su uplovljavali u

⁴<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> , 15.6.2014.

⁵<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> ,15.6.2014.

⁶<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka> ,15.6.2014.

riječku luku, upućivani su radi karantene u susjednu Kraljevicu. Počinje se razmišljati o izgradnji nove luke pred gradom. Peticija od šesnaest točaka, koju su riječki građani i gospodarstvenici predali caru Franji I. na Kongresu europskih vladara u Ljubljani 1821. godine, istaknula je zahtjeve i potrebu izgradnje nove luke pred gradom te novog lazareta u Martinšćici.⁷

Među mnogobrojnim prijedlozima za rješenje problema riječke luke, najviše je onih koji zagovaraju izgradnju nove luke pred gradom tako da se produži postojeći gat pred ribarnicom, koji se nalazio nasuprot gradskim vratima, a da se stara luka u ušću Rječine uredi za manja plovila. Redaju se planovi i prijedlozi.⁸

Ne čekajući odluku ugarskog palatina koji se nije mogao odlučiti između tolikih projekata i planova, Kapetansko vijeće u Rijeci naredilo je početak izgradnje luke pred gradom prema planu ing. Karla Kecsesa koji je usuglasio zbir svih prethodnih planova.⁹

Tijekom 1847. godine, unatoč oštroj reakciji ugarskog palatina, započela je izgradnja luke pred gradom nasipanjem mora ispred grada, učvršćivanjem i produžavanjem gata pred ribarnicom i izgradnjom dijela budućeg lukobrana. Bio je to početak stvaranja umjetne luke u predjelu današnje putničke obale. Godine 1855. dovršeno je prokopavanje novog korita Rječine od mosta u lijevo preko Velike Brajde, a staro je korito od mosta do mora, tzv. Fiumara ili Mrtvi kanal, očišćeno i uređeno u luku zaštićenu od daljnjih zasipavanja nanosima Rječine i morskih valova. U tako uređenoj luci uskoro se razvio živ promet, osobito jedrenjacima. Godinu dana poslije, 1848., Rijeka je pripojena izravno Hrvatskoj kao sastavni dio Hrvatskog primorja. U prosincu mjesecu ban Jelačić imenovan je guvernerom Rijeke i Dalmacije. S radovima na izgradnji luke pred gradom stalo se jer nije bilo potrebnih sredstava.¹⁰

Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868. godine Rijeka je kao corpus separatum potpala pod izravnu upravu Mađarske, čime je riječka luka potvrđena kao glavna luka za pomorski izvoz agrarnih i industrijskih proizvoda Ugarske. U prvim godinama nagodbenog razdoblja Rijeka postaje najveće gradilište u Monarhiji. Godine 1872. počinje izgradnja moderne

⁷<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

⁸<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

⁹<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹⁰<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

luke prema osnovnoj zamisli poznatog francuskog hidrotehnika i graditelja marseilleske luke, Hilariona Paskala. Luka se gradi desetljećima, a prvotne planove stalno doraduju i dopunjavaju mađarski inženjeri na čijem je čelu kao voditelj izgradnje luke od 1878. godine Antal Hajnal. Nova je riječka luka umjetna luka, a nastaje nasipanjem terena ispred grada, djelomično prirodnim nanosima Rječine, ali najvećim dijelom od dovezenog materijala iz mnogobrojnih kamenoloma nastalih u okolici grada, među kojima su najveći bili u Žurkovu, Martinšćici i Preluci.¹¹

Istodobno s početkom radova na izgradnji luke, grade se i dvije željezničke pruge. Željeznička pruga Rijeka - Karlovac, kojom je ostvarena veza s Budimpeštom, dovršena je 1873. godine. Iste je godine dovršen dio željezničke pruge od Pivke do Rijeke, čime je ostvaren željeznički spoj luke sa slovenskim zaleđem, te dalje do austrijskih i čeških pokrajina. Time su stvoreni potrebni preduvjeti za razvoj riječke luke u luku europskog značenja, koja je preuzela ulogu glavne luke Ugarske, kao što je Trst u to doba bio glavna luka austrijske polovice Dvojne monarhije.¹²

Prvih godina 20. stoljeća riječku su luku tvorila tri velika gata - dva manja i jedan mali kojim se štitio ulaz u taj bazen. S mora je luka zaštićena Lukobranom Marije Terezije dugačkim 1750 metara.¹³

Izgradnju pojedinih pristaništa i na njih okomito postavljenih gatova, pratila je izgradnja potrebnih skladišta. Tijekom mađarske uprave izgrađeno je oko šezdeset skladišta, od čega je polovica pripadala željeznici. Prema statističkim podacima, riječka je luka prije Prvoga svjetskog rata raspolagala je sa 6.300 metara obale, 62,2 hektara zaštićenog akvatorija, 61 hektarom kopnene površine; te sa zatvorenim skladištima za 19.000 vagona tereta, i otvorenima za 6.000 vagona tereta. Kroz luku je bilo izgrađeno 70 kilometara željezničke pruge sa 266 skretnica i 86 rotirajućih platforma kojima su povezana njezina tri dijela: glavna luka s tri velika i dva mala gata zaštićena Lukobranom Marije Terezije, luka Baross i Petrolejska luka. Sedamdeset posto prometa mađarskog izvoza preko riječke luke

¹¹<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹²<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹³<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

odnosilo se na izvoz šećera, drva i žita. Prije Prvog svjetskog rata promet riječke luke dostiže rekordnih dva milijuna tona, čime se svrstava među deset vodećih luka u Europi.¹⁴

Riječka je luka gotovo dva desetljeća bila polaznom lukom stotinama tisuća ljudi u potrazi za boljim životom. Ta dimenzija riječke luke osobito je došla do izražaja 1903. godine kada je britansko parobrodarsko društvo Cunard line uvelo izravnu liniju Rijeka - New York. Od 1908. godine linija je nosila naziv Hungary America Line i imala je flotu od jedanaest brodova (Slavonia, Caronia, Pannonia, Ultonia, Carpatia, Carmania, Saxsonia, Ivernia, Caconia, Franconia, Laconia). Iz godine u godinu broj je putnika rastao, a rekordne 1906. godine iz riječke je luke otputovalo u Novi svijet 49.386 iseljenika, gotovo toliko koliko je Rijeka tada imala stanovnika.¹⁵

Broj stanovnika rastao je zajedno s razvojem luke; od 17.884, koliko je Rijeka brojala 1869., porastao je 1910. na 49.806. Mađarska pomorska politika usporedno razvija i nacionalno brodarstvo koje reprezentira izgradnjom monumentalne zgrade Palazzo Adria, i zgradom Ugarske kraljevske pomorske uprave, u kojoj je i danas smještena Direkcija riječke luke. Uz gatove i pristaništa, pored velikih prekoceanskih trgovačkih brodova pristaju i putničko teretni brodovi, parnjaci brodara obalne plovidbe, luksuzni putnički brodovi za krstarenje ili održavanje redovnih linija u Sredozemlju.¹⁶

Uspon grada i luke zaustavit će Prvi svjetski rat. Zatvaranjem Otranskog prolaza prekinut je trgovačko-pomorski promet s prekomorskim zemljama. Gotovo cjelokupan trgovački promet bio je u službi opskrbe vojske. Prije konačnog ishoda ratnih zbivanja pripremljen je ambiciozni plan daljnjeg proširenja riječke luke, koji potpisuje inženjer Jozsef Popp. Plan predviđa prostorno povećanje luke za 2,3 puta, s velikim nasipanjem istočno i zapadno od tadašnje luke, te odvajanje teretne luke od putničke. Raspad velike Austro-Ugarske Monarhije i daljnja diplomatska borba oko pripadnosti Rijeke, spriječit će izvedbu toga grandioznog plana. Ratni brodovi bit će iduće četiri godine jedini gosti u riječkoj luci.¹⁷

Neriješen spor oko granice i teritorijalne pripadnosti Rijeke, razriješen je Rimskim sporazumom 1924. godine. Granična crta podjelila je riječku luku između novostvorene

¹⁴<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹⁵<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹⁶<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹⁷<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

Kraljevine Srba, Hrvata, Slovenaca, (od 1929.godine Kraljevine Jugoslavije) i Kraljevine Italije. Luka je podjeljena tako da je Kraljevina Italija dobila suvremenu, dobro opremljenu, ali bez zaleđa neupotrebljivu luku, a Kraljevina Jugoslavija prostorno skromniju bivšu luku Baross bez suvremenih skladišta, te Deltu s prostranim stovarištem za drvo. Ostavši bez luke za drvo, talijanska država 1934. godine gradi posebno pristanište scalo legnami,(današnje Zagrebačko pristanište). Između Adamićeva gata i Gata San Marco (danas dio gata Karoline Riječke) bila je uređena obala, tzv. Idroscalo, za pristajanje hidroplana koji su se spuštali u riječku luku.¹⁸

Unatoč mnogobrojnim mjerama talijanske vlade, promet riječke luke bio je u stalnom padu. Luka Baross - sušačka luka, preuzevši promet golemog zaleđa, razvija se u najvažniju luku Kraljevine Jugoslavije i jednu od najpoznatijih sredozemnih luka za drvo. Sušačka luka gradi zatvorena Javna skladišta, podiže na Brajdici zidani gat za putničke brodove, a uz njega i novi vez za trgovačke brodove. Taj napredak zaustavit će Drugi svjetski rat, kada će Italija zauzeti i sušačku luku, a koncem 1943. godine obje će luke biti dijelom njemačke okupacijske zone Jadransko primorje.¹⁹

Sustavnim razaranjem, od 17. travnja do 3. svibnja 1945. Nijemci su potpuno onesposobili obje luke, uništivši tako stoljetni trud. Minirana su i razorena sva pristaništa i gatovi, lučka postrojenja, skladišni prostori te željezničke i cestovne prometnice u luci. Od ukupne duljine operativne obale, koja je iznosila 8.056 metara, neoštećena su ostala tek 904 metra, od četrdeset dizalica ostale su neoštećene samo tri.

Pariškim mirovnim ugovorom iz veljače 1947. godine, Rijeka, koja je do tada bila pod Vojnom upravom, pripala je Jugoslaviji, te sa Sušakom postaje jedinstven grad sa jedinstvenim lučkim bazenom. Uočavajući važnost riječke luke za gospodarski razvoj Federativne Narodne Republike Jugoslavije, obnova luke dobila je prioritet u sveukupnim poratnim zadacima. U prvoj fazi obnove popravljani su lukobrani i manje oštećeni dijelovi pristaništa i gatova, popravljeno je 29 dizalica i kupljeno 7 novih, osposobljena manje oštećena skladišta. Već 1949. godine promet u riječkoj luci premašuje najviši promet roba, koji je postignut 1913. Između 1950. i 1960. godine uslijedila je i rekonstrukcija zastarjelih

¹⁸<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

¹⁹<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

objekata, a nabavljena je i suvremenija oprema. Riječka luka postaje glavnom uvozno-izvoznom lukom Jugoslavije, s mogućnošću prihvata velikih prekoceanskih brodova.²⁰

Godine između 1960 - 1990. smatraju se godinama najvećeg uspona riječke luke. Poboljšane su prometne veze, elektrificirana je željeznička pruga Rijeka - Zagreb, izgrađen je veliki žitni silos kapaciteta 60.000 tona i terminal za fosfate, a na Brajdici kontejnerski terminal. Osamdesetih godina 20. stoljeća riječka je luka ostvarivala 50 % prometa svih jugoslavenskih luka na površini od 630.000 četvornih metara, s veoma intenzivnim putničkim prometom i tranzitom srenjoeuropskih zemalja. Iz Rijeke prijevozne usluge pruža 8 jugoslavenskih i 25 stranih brodarskih poduzeća, održavajući oko 50 linija za gotovo sve važnije svjetske luke. Tako snažan rast lučkog prometa, postojeći lučki kapaciteti ne mogu više uspješno pratiti. Riješenja su pronađena u izgradnji novih prostorno -disperziranih lučkih bazena.²¹

Izgrađen je skladišni kompleks Škrljevo te specijalizirani bazeni za pojedine vrste tereta: Bakarsko-urinjski lučki bazen s terminalom za rasute terete, Omišaljski lučki bazen s terminalom Jadranskog naftovoda i lučki bazen Raša za ukrcaj drva i terminal za stoku. Na Brajdici je 1978. godine pušten u promet kontejnerski terminal osposobljen za prekrcaj i skladištenje kontejnera, RO-RO prikolica i drugih vozila, te rukovanje teškim koletima i kamenom. Sukladno s izgradnjom novih lučkih bazena, rastao je i ukupan lučki promet: 1960. iznosio je oko 4 milijuna tona, 1970. porastao je na 10 milijuna tona, a 1980. premašio je 20 milijuna tona.

Proglašenjem Republike Hrvatske neovisnom državom, riječka je luka postala glavnom nacionalnom lukom. Kroz dugu povijest grada nastalog uz ušće Rječine, luka je bila i ostala bitna odrednica svekolika razvoja i vjeran pokazatelj njegovih uspona i padova.²²

2.3. RIJEČKA LUKA – STRATEŠKA LUKA EUROPSKE UNIJE

Riječki prometni pravac s lukom Rijeka čini najvitalniji kopneno - pomorski prometni pravac u RH. Važnost RPP –a proizlazi iz njegove lokacije odnosno točke ishodišta i

²⁰<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

²¹<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

²²<http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>, 15.6.2014.

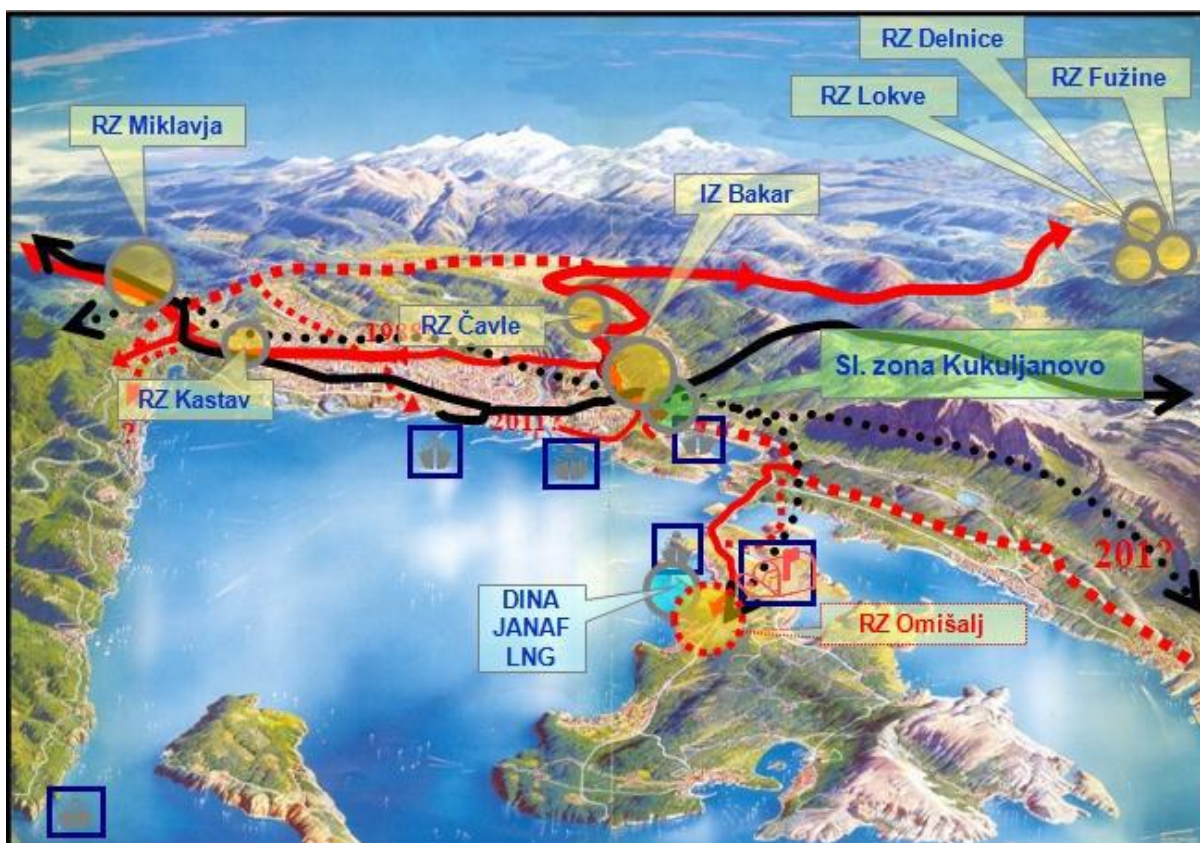
sjecišta pomorskog i kopnenog prometa kao najbliže veze prirodnog zaleđa sa svim tržištima svijeta. Riječka je luka svrstana u luke od osobitog međunarodnog i gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku te joj je dodijeljen status luke otvorene za međunarodni javni promet od strane Zakonske regulative RH. Najvažniji segment RPP –a je riječka luka s pripadajućim željezničkim čvorom, cestovnom mrežom, zračnom lukom i energetske logističkim centrima. Riječku luku čini nekoliko lučkih terminala. Svaki od njih predstavlja zasebnu cjelinu, ali u međusobnoj suradnji svi ti terminali čine jedinstven lučki prostor. Ukupni kapaciteti luke procjenjuju se na 33 milijuna tona godišnje, od čega se 24 milijuna tona odnosi na naftu i naftne derivate, a 9 milijuna tona na promet generalnog i rasutog tereta.

Komponente RPP -a čine a) željeznički čvor sa dva magistralna pravca: 1. Rijeka – Šapjane-Ljubljana prema zapadu, te drugi magistralni pravac Rijeka - Zagreb – Budimpešta prema panonskoj nizini. Treba spomenuti i b) cestovnu mrežu s dva autoputa, zaobilaznicom te spojenim cestama: Autoput A7 , Rijeka – Rupa u smjeru zapada, Autoput A6, Rijeka- Zagreb u smjeru panonske nizine, c) riječka zaobilaznica čiji puni profil omogućuje kvalitetno povezivanje luke sa cestovnom mrežom putem spojnih cesta D-404 i D-403, d) zračna luka Rijeka, smještena na otoku Krku, koja traži kvalitetnog operatera i modernizaciju radi proširenja prometnih usluga, odnosno transporta putnika i cargo tereta, d) energetske logistički centri: 1. postojeći naftni terminal i naftovod prema panonskoj nizini JANAF, 2. planirana izgradnja LNG terminala i plinovoda prema jugoistočnoj Europi.²³

Postojeći i planirani segmenti riječkog prometnog pravca prikazani su slikom1.

²³N. Denona Bogović, B. Frlan, Studija „Gospodarski učinci realizacije poduzetničke zone Miklavja“, Rijeka, 2010., str.10

Slika 1. Postojeći i planirani segmenti riječkog prometnog pravca



Izvor: Krpan, LJ.: Tretman prometne infrastrukture u dokumentima prostornog uređenja PGŽ, Zavod za prostorno uređenje, PGŽ, 2010.

Slikom su prikazane važnije pomorske luke (plavi kvadrati), postojeća cesta (puna crvena linija), planirana cesta (isprekidana crvena linija) te postojeća željeznica (crna linija), kao i postojeći energetske centri, JANAF i INA.

Važnost riječkog prometnog pravca je u njegovom geoprometnom položaju, dubini riječkog bazena, ali i u dugoj pomorskoj tradiciji. Rijeka je smještena u najsjevernijem dijelu Kvarnerskog zaljeva. Navedena lokacija na obali zaštićenog 70 metara dubokog zaljeva udovoljava svim preduvjetima da se riječka luka može smatrati sigurnom lukom te dostojnom za prihvat najmodernijih i najvećih brodova. Rijeka je kopnom i morem najkraća poveznica Srednje i Srednjeistočne Europe s prekomorskim destinacijama, ali kvalitetom usluge ravnopravno stoji s lukama sjevernog Jadrana u servisu svih vrsta tereta. Luka Rijeka jedna je od najvažnijih točaka strateškog prometnog koridora Baltik – Jadran. Tom se rutom želi uspostaviti zeleni prometni koridor koji bi od švedske regije Skane, te preko Poljske, Češke, Slovačke, Mađarske do luke Rijeka najkraćim putem povezao Baltik i Jadran, te na taj način pridonio boljoj prometnoj povezanosti i gospodarskom razvoju, ali i životnom standardu regija unutar navedenog prometnog koridora. Riječka luka ima

veoma značajnu ulogu na takvom koridoru jer predstavlja matičnu luku. Navedeni koridor, Route C-65 prikazan je slikom 2.

Slika 2. Koridor Route C - 65



Izvor: Central European Transport Corridor (CETC)

Slikom je prikazan C-65 s njegovim početkom u Malmöu u južnoj švedskoj pokrajini Skane. C-65 prolazi kroz regije u Poljskoj, Češkoj, Slovačkoj, Mađarskoj i Hrvatskoj službeno završava u Chaniji na Kreti. Za Rijeku, koja je jedna od fokusnih točaka na koridoru i čija je povijest od uvijek vezana za promet, to znači uključivanje u mrežu važnih europskih prometnih koridora.

Smještaj riječke luke može se nazvati idealnim jer 70 metara dubok zaljev nudi kraći put prema zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka u odnosu na luke Sjevernog mora i Baltika. Najbitniji prometni pravci za luku Rijeka su Paneruški koridori V i njegov ogranak B i koridor X. Koridor Vb je najvećim dijelom usmjeren na prometnicu Rijeka –

Zagreb – Budimpešta te njime gravitira mađarsko, češko, slovačko tržište te tržište Južne Poljske.

Slika 3. Koridor V i njegovi ogranci V_a, V_b i V_c



Izvor:Port of Rijeka Authority, 2014.

Slikom 3. prikazana je ruta koridora V, te njegovi ogranci, V_a, V_b i V_c.

Na slici je crvenom bojom istaknut koridor Vb. Koridor Vb od iznimne je važnosti za luku Rijeka jer povezuje Budimpeštu i Rijeku, te riječkoj luci omogućuje ulogu tranzitne luke između prekomorskih zemalja i zemalja Jugoistočne Europe.

3. RIJEKA GATEWAY PROJEKT – NOVI ZAMAH U RAZVOJU RIJEČKE LUKE

3.1. MODERNIZACIJA RIJEČKE LUKE PUTEM PROJEKTA RIJEKA GATEWAY

U srpnju 2003. godine potpisivanjem ugovora između Vlade Republike Hrvatske, Lučke uprave Rijeka i Svjetske banke započeta je realizacija RPP-a (Riječki prometni pravac). Tim je ugovorom odobren zajam od 155 milijuna američkih dolara. Cilj projekta Rijeka Gateway je stvaranje mogućnosti za povećanje lučkog prometa, ali i mogućnost ponovnog izlaska grada Rijeke na obale zaljeva kojim bi se osigurao dugoročan i kvalitetan život i Grada i luke.

Osim prethodno navedenog, sam projekt još uključuje i izgradnju prometnice koja će riječku luku povezivati sa zaobilaznicom i na taj način rasteretiti gradske prometnice prilikom prijevoza teret s kopnenih na pomorska prijevozna sredstva i obrnuto. Projektom Rijeka Gateway se želi unaprijediti razvoj RPP – a, tj. Rijeku što kvalitetnije integrirati u međunarodne prometne koridore, a posebno poboljšati promet paneuropskim koridorom Vb na čijoj se početnoj točki nalazi luka Rijeka. Ostvarenjem tog projekta, RPP je dobio titulu najvažnijeg prometnog pravca u Republici Hrvatskoj koji povezuje morske putove s europskim cestovnim i željezničkim koridorima te unutarnjim plovnim putevima.

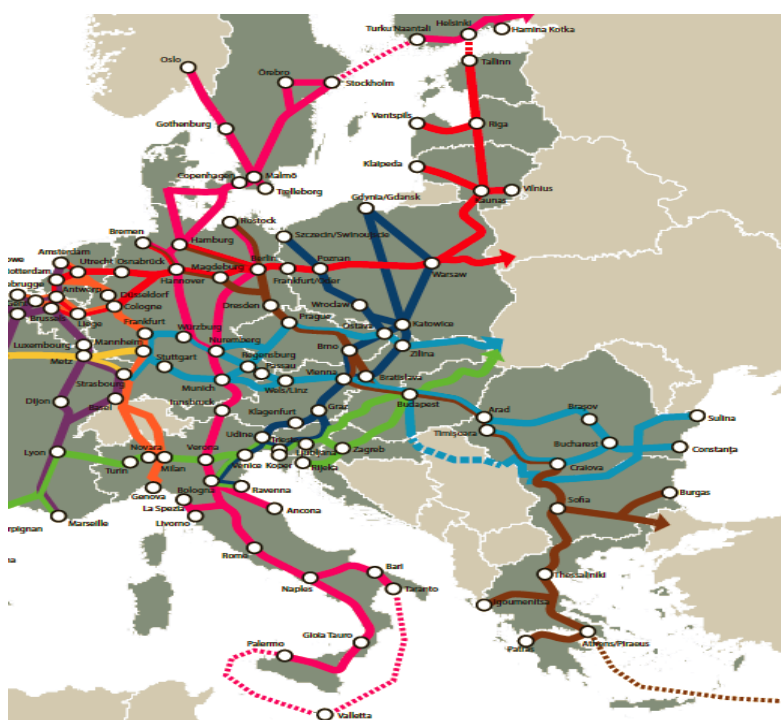
Projekt Rijeka Gateway uključuje izgradnju dviju prometnica oznaka D-403 i D-404. Prometnicom D-404 ostvaruje se direktna veza kontejnerskog terminala Brajdica s Riječkom zaobilaznicom i autocestama A6 i A7 dok je izgradnjom i realizacijom ceste. D-403 cilj direktno povezivanje kontejnerskog terminala u zapadnom dijelu luke (Zagrebačka obala) s Riječkom zaobilaznicom i sa cestom D-404.

Projekt Rijeka Gateway važan je za razvoj Rijeke kao luke, ali i za konkurentnu poziciju gospodarstva Republike Hrvatske na svjetskom tržištu. Realizacijom projekta osigurano je 2000 novih radnih mjesta te 1000 za cijelu regiju. Prihodi državnog proračuna za 2020. godinu procjenjuje se na otprilike 18,5 milijuna američkih dolara godišnje samo od poreza ostvarenih od riječkih poslovnih aktivnosti, a 2025. godine riječke bi poslovne aktivnosti

vrijedile preko 200 milijuna eura.²⁴

Europska komisija je 17.10.2013. objavila nove karte na kojima je prikazano devet glavnih koridora koji će biti okosnica za promet unutar europskog jedinstvenog tržišta i kojima će se bitno izmijeniti veze između Istoka i Zapada. U skladu s tim ciljem, financijska sredstva EU-a za prometnu infrastrukturu utrošit će se za razdoblje 2014. – 2020. i iznositi 26 milijardi eura. Tim koridorima se želi povezati postojeća rascjepkana mreža europskih cesta, željeznica, zračnih luka i kanala u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T) (Slika 4.).²⁵

Slika 4. TEN –T prometna mreža



Izvor:<http://www.tentdays2013.eu>, 15.6.2014.

Mediterranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale, prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko - ukrajinskoj granici. Paralelno s tim, kao njegov sastavni dio, je i pravac Rijeka – Zagreb - Budimpešta, a između ta dva paralelna pravca nalazi se poveznica

²⁴ibid., str.12

²⁵Mladen Jardas, Značenje i uloga Luke Rijeka u prometnom i gospodarskom razvitku Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, Vol.47-48 No.1., travanj 2014., str. 90

Zagreb - Slovenija. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru.²⁶

3.2. PLANIRANI LOGISTIČKI CENTRI U OKOLICI RIJEČKE LUKE I ZNAČAJ NJIHOVE IZGRADNJE

Da bi luka bila potpuno konkurentna, potrebna je izgradnja prometno – logističkog centra i radne zone „Miklavije” s površinom od 1,5 milijuna m². „Miklavije” bi predstavljalo strateško mjesto gdje bi se roba oplemenjivala, skladištila, dorađivala, te bi se time postigao multiplikativni efekt 20, odnosno na 1 američki dolar ostvarenog prihoda luke Rijeka, stvorila bi se nova vrijednost u iznosu od 20 američkih dolara.²⁷

Prednosti „Miklavija” su dobra željeznička i cestovna povezanost s lučkim središtem, a ujedno i odlična povezanost sa zemljama u EU okruženju. Najveći dobitak „Miklavija” je njegova izuzetna blizina luci, čime bi se smanjile gužve u gradskom prometu i samim time emisije plinova, čime bi se ostvario i ekološki učinak ovog projekta. U „Miklaviju” bi se nalazile sve potrebne usluge koje može zahtijevati prometno - logistički centar kao što su carina, banka, otvoreni i zatvoreni skladišni prostori, sportsko-rekreacijski sadržaji, remontni centar za teška vozila, trgovine i sl.²⁸

Razvoj zone „Miklavija“ usko je povezan s nekoliko strateških projekata grada Rijeke i Primorsko-goranske županije, a to su, prije svega, izgradnja zapadnog kontejnerskog terminala Luke Rijeka na Zagrebačkoj obali koji je u fazi traženja budućeg koncesionara Lučke uprave Rijeka i dio je Gateway projekta. Na to se potom nadovezuje izgradnja prometnice D 403 tzv. zapadnim izlazom iz grada kojom bi teret iz riječke luke najbržim i najkraćim putem trebao biti prebačen na autocestu i dalje prema intermodalnoj zoni „Miklavije“. Paralelno se radi na riješenju rekonstrukcije željezničke pruge koja bi trebala biti u funkciji izvlačenja tereta prema zoni „Miklavija“.²⁹

Osim pozitivnog utjecaja na makroekonomska kretanja, uspješna realizacija poduzetničke zone Miklavja od značaja je za gospodarstvo Republike Hrvatske u kontekstu njenog

²⁶loc.cit

²⁷ibid., str.91

²⁸ibid., str.91

²⁹ibid., str.92

doprinosa razvoju Riječkog prometnog pravca, te kao važna karika u povezivanju prometne infrastrukture Republike Hrvatske i Sjeverno - jadranskog prometnog pravca.³⁰

Razvoj riječkog prometnog pravca i riječke luke, kao najvažnijeg segmenta, definiran je strateškim dokumentom kojeg je naručila Lučka uprava Luke Rijeka, a izradila tvrtka Rotterdam Maritime Group iz Rotterdama, Holandija. Polazeći od aktualne situacije na globalnom tržištu, u navedenom dokumentu definirani su dugoročni razvojni koraci najveće nacionalne luke. Novi svjetski gospodarski tijekovi i najnoviji uspjesi kineske ekonomije, ponovno aktualiziraju ideju da se promet roba s dalekih istočnih tržišta značajnije preusmjeri prema sjevernojadranskim lukama, a posebno Rijeci kao luci koja ima mogućnosti za prihvatanje velikih kontejnerskih brodova - matica.³¹

S tim ciljem započelo se i sa modernizacijom lučke operative nabavkom mosnih kontejnerskih dizalica na postojećem terminalu Brajdica. Ostvarenim povećanjem prometa, kao i izgradnjom nove Zagrebačke obale, povećali su se prekrcajni kapaciteti luke za dodatnih 700.000 TEU jedinica čime je Riječka luka postala važno odredište kontejnerskog prometa kapaciteta 1.500.000 TEU jedinica godišnje.³²

Izgradnjom novog kontejnerskog terminala „Zagrebačke obale“ na zapadnom dijelu lučkog bazena stvorene su temeljne pretpostavke za povećanje tranzitnog prometa za tržišta srednje Europe koja u ovom trenutku sudjeluju u tranzitnom prometu Rijeke sa 75 %. U takvoj koncepciji razvoja riječke luke i riječkog prometnog pravca, poduzetnička zona Miklavja ima vrlo važnu ulogu. Naime, zbog njezinog strateškog položaja uz magistralni željeznički pravac Rijeka - Ljubljana prema srednjoj Europi upravo će izgradnja intermodalnog terminala i ostalih gospodarskih djelatnosti u zoni, omogućiti povećanje udjela tranzitnog prometa riječke luke prema tim područjima.³³

S obzirom na dugogodišnju poslovnu tradiciju, tranzitni promet riječke luke može se podijeliti na dvije velike tržišne regije: a) tržište jugoistočne Europe koje obuhvaća tržišta

³⁰N. Denona Bogović, B. Frlan, op.cit., str.38

³¹loc.cit.

³²loc.cit.

³³loc.cit

Bosne i Hercegovine, Srbije, te istočne Mađarske i b) tržište srednje i zapadne Europe koje se odnosi na Austriju, južnu Njemačku, Slovačku, Republiku Češku i zapadnu Mađarsku.³⁴

Zbog povijesnih i poslovnih veza, područja koja pripadaju prvoj tržišnoj regiji tradicionalno su bila orijentirana na riječku luku. Na drugom velikom tržištu, riječka luka bila je manje zastupljena i ostvarivala znatno manji promet. Razlog takvih kretanja je konkurencija Trsta i Kopra, kao luka koje su direktnom željezničkom vezom povezane sa područjima i zemljama druge velike tržišne regije.³⁵

U bliskoj budućnosti razvojem lučkih kapaciteta i povećanjem ukupnog prometa, poduzetnička zona Miklavja u potpunosti će osigurati modernu transportnu i logističku infrastrukturu čime će biti ispunjene neophodne pretpostavke željenog porasta tranzitnog prometa sa tržišta Austrije, južne Njemačke, Slovačke i Češke Republike, te dijelova Mađarske. Drugim riječima, intermodalni terminal Miklavja, izgradnjom planiranih kapaciteta, te svojim zemljopisnim položajem i prometnom povezanošću sa temeljnim koridorom V (Venecija-Budimpešta), predstavlja polaznu točku snažnijeg ulaska na do sada nedovoljno zastupljena tržišta luke Rijeka.³⁶

Također treba istaknuti da je faza pripreme realizacije zone Miklavja podmakla čime je stečene strateška prednost u odnosu na konkurentsko okruženje kojem nedostaju intermodalni terminali. Ova važna činjenica zasigurno će povoljno utjecati na privlačenje novih količina prometa u tranzitu.³⁷

Studija konzultantske kuće Rotterdam Maritime Group iz 2007. godine procijenila je rast nacionalnog BDP za prosječno 4% godišnje (2%-6%), kao direktni efekt ulaganja u Riječki prometni pravac. Realizacija poduzetničke zone Miklavja pretpostavka je uspješne i efikasne modernizacije Riječke luke i razvoja Riječkog prometnog pravca, te predstavlja važni segment u korištenju povoljnog geostrateškog i prometnog položaja, kako riječke regije, tako i čitave zemlje. S tog aspekta, značajan je i doprinos poduzetničke zone Miklavja budućim gospodarskim kretanjima u Republici Hrvatskoj.³⁸

³⁴ibid., str.39

³⁵loc.cit.

³⁶loc.cit.

³⁷loc.cit.

³⁸ibid., str.40

3.3. UTJECAJ IZGRADNJE LOGISTIČKIH CENTARA NA POVEĆANJE PROMETA I KONKURENTNOSTI RIJEČKE LUKE

Zbog višegodišnjeg porasta prometa, kao i saznanja o budućem rastu potražnje, nužno je povećati raspoložive kapacitete riječke luke. Zbog dugoročno ograničenih kapaciteta terminala Brajdica, kao i loše željezničke prometne povezanosti istočnog i zapadnog lučkog prostora koja prolazi središtem grada, logično proširenja luke usmjereno je na zapadni dio lučkog prostora, konkretno na izgradnju nove Zagrebačke obale.³⁹

Radi izrazito nepovoljne reljefne konfiguracije, novi lučki prostor iziskuje odgovarajuću logističku platformu, odnosno izgradnju logističko - proizvodnog centra u zaleđu zapadnog dijela luke Rijeka. Drugim riječima, očekivani razvoj Riječkog prometnog pravca neće biti moguć bez izgradnje intermodalnog terminala (port back reach) u zaleđu luke, a s ciljem rasterećenja ograničenih lučkih prostora.⁴⁰

Analizom prostorno planskih mogućnosti u okruženju lučkoga bazena kao povoljna lokacija za izgradnju intermodalnog terminala odabrana je poduzetnička zona RZ 12 Miklavje u općini Matulji. Zona Miklavja odabrana je na osnovi studija analiza lokacije i njezinih mogućnosti kao intermodalnog terminala koju su izradile tvrtke Booz Allen&Hamillton iz Sjedinjenih Američkih Država i Transcare A.G. iz Njemačke.⁴¹

Studije su pokazale opravdanost ulaganja u razvoj intermodalnog terminala u okviru poduzetničke zone Miklavje. Temeljem zaključaka navedenih Studija, općina Matulji sa partnerima pristupila je osnivanju tvrtke s ciljem razvoja poduzetničke zone Miklavja te intermodalnog terminala unutar zone. Tako je koncem 2003. godine osnovano trgovačko društvo Miklavja Logistički Centar d.o.o. za razvoj, dizajn, izgradnju i menadžment sa sjedištem u Matuljima na adresi Trg maršala Tita 11.⁴²

„Urbanističkim planom uređenja 4 Radne zone 12 Sl.N PGŽ 50/06“ predviđeno je da se

³⁹N. Denona Bogović, B. Frlan, Studija „Gospodarski učinci realizacije poduzetničke zone Miklavja“, Rijeka, 2010.,str.15

⁴⁰loc.cit.

⁴¹loc.cit.

⁴²loc.cit.

unutar zone Miklavje, površine 170 hektara, izgradi logističko – distribucijski - skladišni centar koji će osigurati potrebnu logistiku za prihvat milijun TEU jedinica kontejnerskog prometa Riječke luke čime će postati važan segment i podrška Riječkom prometnom pravcu. U suvremenom gospodarskom sustavu intermodalni transport postaje sve značajniji jer omogućuje učinkovitije korištenje postojeće infrastrukture sa smanjenim negativnim utjecajima na okoliš. Istraživanja pokazuju da će u okviru Europske unije 2020. godine gotovo 40% transporta tereta biti u obliku intermodalnog transporta pa intermodalni transportni sustavi postaju prioritetni s aspekta gospodarskog rasta. U tom kontekstu treba sagledavati važnost realizacije poduzetničke zone Miklavja. ⁴³

Argumenti za izbor poduzetničke zone Miklavje kao najpovoljnije lokacije za izgradnju logističkog, intermodalnog terminala: 1. praćenjem tokova roba u Europi kao i definiranjem prometnih koridora preko Republike Hrvatske uočena je potreba osnivanja logističkog centra u kojem će se teret na odgovarajući način prihvatiti i obraditi. Formiranje logističkog centra je nužnost jer teret zahtjeva tehnološko suvremen način prihvata i obrade kako se to čini na drugim prometnim pravcima. U protivnom, robe će se preusmjeriti na druge prometne pravce; 2. izgradnja logističkog centra u zoni Miklavje potrebna je zbog: objedinjavanja postupaka za terete koji dolaze i odlaze željeznicom i kamionom; nužnosti maksimalnog skraćivanja vremena zadržavanja radi obavljanja carinskih formalnosti i pregleda robe na jednom mjestu te obavljanje velikog broja funkcija vezanih uz promet roba i pružanje niza pratećih usluga. ⁴⁴

Lokacija intermodalnog terminala u neposrednoj je blizini granice s Europskom unijom. Postojeći terminali, odnosno prostori u gradu i prigradu koji trenutno imaju tu namjenu, malog su kapaciteta, neadekvatno smješteni i nemaju odgovarajuće potrebne sadržaje te su prostorno skućeni bez mogućnosti širenja. Lociranjem terminala blizu granice omogućava se upravljanje prometom teških vozila i ravnomjerno opterećivanje prometnica na RPP. Otvara se mogućnost skladištenja robe za velike trgovačke lance i hotelsko - turističke komplekse. Dobiva se kvalitetan parkirališno-servisni kompleks za kamione i autobuse čime se prostori, koji se u naseljima sada koriste, mogu i kvalitetnije iskorištavati. Otvara se mogućnost realizacije burze i aukcije roba. Omogućava se otvaranje većeg broja novih radnih mjesta. Početkom rada terminala sa svim sadržajima ubrzat će se i otvaranje pogona

⁴³ibid.,str.16

⁴⁴ibid.,str.17

malog i srednjeg gospodarstva i trgovine u susjednim radnim zonama;⁴⁵

Posebno treba istaknuti da danas preko graničnih prijelaza Rupa i Pasjak u Hrvatsku ulazi preko 30% robe namijenjene uvozu. Ovim pravcem prolazi sva roba koje se prema Europskoj uniji izvozi iz Primorsko-goranske županije. U sklopu projekta NAPAN, radi prihvaćanja većih količina tereta na Sjeverno-jadranskom prometnom pravcu zahtjeva se izgradnja intermodalnog terminala na ulazu u istočni dio bazena, a koji je istovremeno blizu Kopra i Trsta te usko povezan sa već postojećim intermodalnim terminalima Gorizia i Ferneti. Prema zacrtanim planovima Uprave u zoni bi se trebali odvijati sljedeći poslovni procesi: kontejnerski prijevoz iz i u luku Rijeka; carinjenje i kontrola roba u međunarodnom prijevozu (pomorski, cestovni i željeznički prijevoz) ; skladištenje i radovi dorade, prerade, prepakiranja i završne obrade u transportnom lancu raznih vrsta roba; prekrcaji sa željeznice na kamione i obrnuto te pripadajući logistički poslovi; operacije prekrcaja sa kamiona na kamion te pripadajući logistički poslovi. Osim navedenih usluga, u zoni će se realizirati i svi prateći sadržaji, kao što su parkirališno - servisni centar za teška vozila, opskrba gorivom, hotelski smještaj te ostali sadržaji.⁴⁶

Logistički centar u poduzetničkoj zoni Miklavja značajno će utjecati na unapređenje efikasnosti intermodalnog transporta u Republici Hrvatskoj, a posebno će značenje imati za riječku luku. Usko priobalno područje na kojem se sada obavlja manipulacija teretom proširiti će se na područje Miklavje u zaleđu luke koje predstavlja idealnu lokaciju za razvoj suvremenog logističkog centra. S gledišta prometa i prometnica, intermodalni terminal Miklavja značajno će doprinijeti rasterećenju grada Rijeke od strane prometa teškog tereta, što je osobito značajno za vrijeme turističke sezone. Realizacija poduzetničke zone Miklavja omogućiti će rukovanje teretom uz primjenu suvremenih tehnologija i postupaka u robnom prometu. S obzirom na lokaciju, izgradnja logističkog centra na samom ulazu u zemlju (kao krajnje odredište ili mjesto od kojeg će se preusmjeravati promet teškim teretom) značajno će smanjiti negativne utjecaje na okoliš, poput zagađivanja, buke i slično.⁴⁷

Osim velikog doprinosa razvoju Riječkog prometnog pravca i ukupnoj prometnoj infrastrukturi u Republici Hrvatskoj, realizacija poduzetničke zone Miklavja direktno će utjecati na povećanje konkurentnosti Sjeverno-jadranskog prometnog pravca. Njega čine

⁴⁵loc.cit.

⁴⁶ibid.,str.18

⁴⁷ibid.,str.19

gospodarski subjekti koji svoje djelatnosti direktno vežu za luke Rijeka, Kopar i Trst te prometne pravce koji preko ovih luka povezuju tržišta šireg srednjoeuropskog prostora s prekomorskim odredištima. Prvenstveno su to odredišta Mediterana, Bliskog i Dalekog Istoka, a također Sjeverne i Južne Amerike. Gospodarstva triju regija koje se naslanjaju na luke Rijeku, Kopar i Trst, planove razvoja temelje na ekspanziji lučkih djelatnosti, kao i djelatnosti vezanih za pomorski i kopneni promet. Svoje zajedničke strateške ciljeve nastoje realizirati kroz međunarodnu organizaciju NAPAN.⁴⁸

Glavni ciljevi NAPAN-a jesu održiv i uravnotežen ekonomski i društveni razvoj na prostoru NAPAN-a s posebnim naglaskom na: prekograničnu regionalnu i gospodarsku suradnju; razvoj prometne infrastrukture na ovom prostoru i suradnja između luka Sjevernog Jadrana.⁴⁹

Prostor koji pokriva NAPAN obuhvaća teritorij Republike Slovenije i Hrvatske te talijanske regije Trentino – Alto Adige, južni Tirol, Friuli Venezia Giulia, Veneto i Lombardia, dok u širem smislu prostor NAPAN-a također pokriva zemlje srednje Europe koje imaju potrebu i mogućnosti korištenja sjevernojadranskih luka, a to su sjeverna Italija, Bavarska, Austrija, Češka Republika, Poljska, Slovačka, Mađarska te Bosna i Hercegovina.⁵⁰

Ono što najviše povezuje članice NAPAN-a i što zapravo predstavlja njihov zajednički strateški interes, je osmisliti i realizirati projekte koji bi značajno doprinijeli većoj gospodarskoj valorizaciji geoprometnog položaja sjevernojadranskog prostora. Naime, prema sadašnjoj situaciji valorizacija geoprometnog položaja sjevernojadranskog prometnog pravca izuzetno je loša te zahtijeva brze promjene i osmišljene aktivnosti. Realizacija intermodalnog terminala Miklavja predstavlja snažan činitelj povećanja konkurentnosti ovog, strateški važnog, geoprometnog položaja.⁵¹

Sagledavajući sva tri značajna prometna aspekta - razvoj prometne infrastrukture Hrvatske, razvoj Riječkog prometnog pravca, te Sjeverno - jadranskog prometnog pravca, očito je da poduzetnička zona Miklavja predstavlja važnu kariku u njihovom povezivanju. Sukladno tome, realizacija zone Miklavja postaje značajni činitelj gospodarskog razvitka Primorsko-

⁴⁸loc.cit.

⁴⁹ibid.,str20

⁵⁰loc.cit.

⁵¹loc.cit.

goranske županije, Republike Hrvatske i jugoistočne Europe.⁵²

3.4. LOGISTIČKE ZONE U ULOZI RAZVOJA LUČKE INFRASTRUKTURE I PRUŽANJU DODATNIH LOGISTIČKIH USLUGA

U izgradnji poduzetničke zone Miklavija planiraju se ulaganja u djelatnosti koje predstavljaju core bussines buduće zone, a to je intermodalni terminal željezničkog i kamionskog transporta površine 30 ha. U razvojnim planovima koje je izradila tvrtka Transcare AG intermodalni terminal Miklavija u mogućnosti je sa sadašnjim kapacitetom željezničke pruge obraditi 250.000 TEU jedinica godišnje kontejnerskog prometa, a u slučaju modernizacije pruge i nabavkom nove transportne opreme te 24 satnim operacijama na pruži, moguće je putem terminala obraditi 650.000 TEU jedinica godišnje. Ukoliko se uzme u obzir da je jedna TEU jedinica nominalno 10 tona to znači da bi intermodalni terminal mogao godišnje pretovariti između 2,5 do 6,5 milijuna tona tereta Riječke luke. Sastavni dio intermodalnog terminal čini i kamionski terminal koji će omogućiti stacioniranje maksimalno 400 teških prometnih vozila koja će servisirati potrebe terminala kao i grada Rijeke u funkciji smanjenja opterećenje gradskog područja teškim prometnim vozilima.⁵³

Pored intermodalnog terminala na planiranim lokacijama izgraditi će se upravne zgrade, hotel, objekti za javne i prateće službe, radionice kao i objekti za smještaj ostalih potrebnih sadržaja za normalno funkcioniranje zone (carinska ispostava i prateće službe za kontrolu prometa, prostori za špeditere, trgovina, banke, poštanski uredi i sl.).⁵⁴

U prvoj fazi, pored intermodalnog terminala, izgraditi će se i prostori sa rashladnim objektima površine 20.000 m² odnosno 150.000 m³ rashlađenog skladišnog prostora za prihvat tereta koji zahtijevaju kondicionirane uvjete prilikom transporta.⁵⁵

Ostale planirane djelatnosti predstavljaju neophodnu infrastrukturu za servisiranje poslovnih subjekata unutar zone, a to su distribucija plina i tehničkih plinova, energije,

⁵²loc.cit.

⁵³N. Denona Bogović, B. Frlan, op. cit., str.40

⁵⁴loc.cit.

⁵⁵loc.cit.

vodoopskrba i odvodnja, čišćenje i odvoz smeća održavanje infrastrukture kao i energana sa kogeneracijskim postrojenjem snage 150 MW radi opskrbe toplinskim medijem, parom i električnom energijom subjekta i pogona unutar poduzetničke zone Miklavja.⁵⁶

Izgradnjom i aktiviranjem svih planiranih infrastrukturnih i pratećih objekata u funkciji suvremenog intermodalnog prometnog sustava, poduzetnička zona Miklavja predstavljati će važnu kariku u prometnom povezivanju Republike Hrvatske u svjetske prometne koridore, čime će dati značajan doprinos razvoju nacionalne prometne infrastrukture.⁵⁷

U prostorno-planskoj dokumentaciji uređenja poduzetničke zone Miklavija, jedan od temeljnih kriterija obavljanja bilo kakvih gospodarskih aktivnosti odnosi se na poštivanje visokih standarda zaštite okoliša. Trgovačko društvo Miklavja LC, kojem je povjerena realizacija projekta poduzetničke zone, u potpunosti je prihvatilo smjernice urbanističkog plana te je zaštitu okoliša odredilo kao nužni uvjet kojeg trebaju zadovoljiti sve tvrtke sa sjedištem u poduzetničkoj zoni Miklavja.⁵⁸

Zbog toga će se već u fazi projektiranja pristupiti ocjeni utjecaja na okoliš pojedinih segmenata poslovanja, s ciljem što ranijeg sprečavanja ili minimiziranja negativnih efekata na okoliš. Nadalje, u fazi odabira tehnoloških postupaka i rješenje konkretnih pogona, voditi će se briga o odabiru tzv. čistih, ekološki prihvatljivih tehnologija i proizvodnji.⁵⁹

U skladu s principima ekonomske održivosti, kao i doprinosa energetskej i ekološkoj učinkovitosti, u poduzetničkoj zoni Miklavja izgraditi će se kogeneracijsko postojanje. Ono će kao pogonsko gorivo koristiti prirodni plin. Proizvoditi će toplinsku, a kao sekundarni proizvod električnu energiju za potrebe poslovnih subjekata u zoni. Na taj način, smanjiti će se emisije štetnih plinova i okolišno zagađenje u procesu dobivanja energije za potrebe proizvodnih pogona i ostalih gospodarskih aktivnosti unutar zone.⁶⁰

Radi kvalitetnog gospodarenja otpadom na području zone formirati će se sustav zbrinjavanja i gospodarenje otpadom putem izgradnje reciklažnog dvorišta. Time će se

⁵⁶loc.cit.

⁵⁷loc.cit.

⁵⁸N. Denona Bogović, B. Frlan, op.cit., str.49

⁵⁹loc.cit

⁶⁰ibid., str.50

smanjiti količina otpada, ali i omogućiti iskorištenje sekundarnih sirovina, što naravno pretpostavlja i selekcioniranje otpada unutar poslovnih subjekta, čime se smanjuje i količina komunalnog otpada.⁶¹

Nadalje, u sustavu gospodarenja vodama na cijelom području zone planirana je izgradnja posebnih uređaja za pročišćavanje otpadnih voda te njihova daljnja upotreba kao tehnološke vode u proizvodnim procesima. Na taj način poduzetnička zona Miklavja u skladu s principima društveno odgovornog ponašanja, doprinijeti će značajnom smanjenju korištenje pitke vode, kao posebice vrijednog prirodnog resursa Republike Hrvatske. Osim uštede pitke vode, pročišćavanjem otpadnih voda sa radnih platoa smanjiti će se i njihov negativni utjecaj na osjetljivo kraško podzemlje.⁶²

Organizacijom prijevoza lučkih tereta u zonu Miklavija željezničkom prugom značajno će se smanjiti onečišćenje zraka na području grada Rijeke, a time i prometno opterećenje Grada i okolice. Korištenje željezničkog prometa u transportu roba smanjiti će onečišćenje bukom u neposrednoj blizini prometnica. Pored povećanja udjela željezničkog prometa u odnosu na cestovni, s obzirom na trenutnu situaciju, planirana je proizvodnja i korištenje biodizela kao pogonskog goriva u unutarnjem transportu u zoni čime će se još više smanjiti emisija štetnih plinova i doprinijeti očuvanju i zaštiti okoliša.⁶³

Korištenjem najjeftinijeg i ekološki najprihvatljivijeg energenta - prirodnog plina iz domaćih izvora sa polja Sjevernog Jadrana putem plinovoda Pula – Karlovac, poduzetnička zona Miklavja doprinijeti će energetske i ekološke učinkovitosti Republike Hrvatske. Prirodni plin koristiti će se kao pogonsko gorivo u kogeracijskom postrojenju. Proizvodnjom toplinske i usporedno električne energije povećati će se iskoristivost procesa proizvodnje toplinske energije što će posebno utjecati na povećanje energetske učinkovitosti.⁶⁴

Također, prilikom projektiranja i izgradnje poslovnih zgrada u poduzetničkoj zoni Miklavja, inzistirati će se na poštivanju svih elemenata suvremenih, ekoloških i energetskih standarda. Biodizel je sveobuhvatni naziv za gorivo dobiveno iz bioloških izvora koje se može koristiti u nemodificiranim dizelskim motorima umjesto uobičajenog plinskog ulja.

⁶¹loc.cit.

⁶²loc.cit.

⁶³loc.cit.

⁶⁴loc.cit.

Ono se dobiva iz obnovljivih izvora energije, kao što su alge, biljna ulja, životinjske masnoće ili iz recikliranih restoranskih masnoća. Biodizel se može proizvoditi lokalno u većini država. Biodizel nije isto što i biljna ulja koja se koriste u nekim dizel vozilima. Uz to što je biorazgradiv i ne predstavlja opasnost u vidu onečišćenja tla i podzemnih voda u slučaju nezgode, biodizel bilježi i zanemariv udio sumpora (<0.001%), a energetska mu je vrijednost oko 90% energetske vrijednosti običnog dizela. Važna je i činjenica da njegova upotreba ne zahtijeva izmjene na postojećim transportnim i skladišnim sistemima.⁶⁵

⁶⁵ibid.,str.51

4. ZNAČAJ I ULOGA LOGISTIČKIH CENTARA U EUPSKOJ UNIJI

4.1. VAŽNOST RAZVOJA LOGISTIČKIH CENTARA U EU

Strateški dokumenti europske prijevoznike politike naglašavaju ključnu ulogu logistike u osiguravanju održive i konkurentne mobilnosti u Europi te njezin doprinos ostvarivanju ostalih ciljeva, poput čisteg okoliša, sigurnosti opskrbe energijom, prometne sigurnosti, itd.

Prijevoznika logistika obuhvaća planiranje, organizaciju, upravljanje, kontrolu i izvršenje prijevoznika operacija u cijelom procesu prijevoza. Europska komisija je 2007. godine izdala „Aksijski plan za logistički prijevoz tereta“ („Freight transport logistic action plan“) kojim je predložila niz mjera s ciljem promicanja prijevoznika logistike, poticanja konkurentnosti intermodalnog prijevoznika sustava, stvaranja okvira koji će osigurati modernizaciju europskih luka te privlačenje ulagača, podizanje razine konkurentnosti pomorskog prijevoza te analizu napretka u razvoju održive mobilnosti. Ovakav rast posljedica je europske integracije, liberalizacije i relativno povoljne cijene transporta tereta.⁶⁶

Daljnji razvoj logistike, intermodaliteta te intermodalnih logističkih centara u Europi pojavio se kao nužnost te očekivani razvoj događaja iz nekoliko činjenica. Prvenstveno, suvremena promišljanja izrasla u duhu održivog razvoja, zahtjevaju da transport bude održiv kako s ekonomskog i socijalnog, tako i energetskog i ekološkog koncepta. To podrazumijeva i usklađivanje i koordinaciju logističke i transportne industrije i politike. Trenutačni podaci ukazuju na važnu ulogu obiju industrija u Uniji. Udio logističke industrije u EU iznosi oko 14% BDP-a, a tijekom posljednjih godina ima stope rasta iznad prosjeka europskih ekonomija.

Transportna industrija u Uniji trenutačno zapošljava oko 10 milijuna stanovnika (što čini 4,5% od ukupnog broja zaposlenih u Uniji), te čini 4,6% ukupnog BDP-a Unije. U prosjeku, 10 - 15% od ukupne cijene europskih proizvoda otpada na troškove prijevoza i skladištenja proizvodnih materijala i gotovih proizvoda. Dodatan podatak od značaja jest i činjenica kako europska kućanstva u prosjeku troše do 13% kućnog budžeta na prijevoz

⁶⁶<http://hrcak.srce.hr/file/94206>, 12.6.2014.

robe i usluga. Ne treba posebno naglašavati kako Unija uvelike ovisi o uvozu sirovina i energetskih materijala, te je prometna povezanost s trećim zemljama, te funkcionalnost i učinkovitost prijevoza, ključ održivosti i razvoja sveukupnog europskog gospodarstva.⁶⁷

Važnost logistike i intermodaliteta očituje se i u sve ujednačajnijoj tehnološkoj osnovi proizvodnje i sve raznovrsnije potrebe sve zahtjevnijih potrošača, što je posljedica globalizacije poslovanja te aktualnih procesa integracije ekonomskih prostora, a što uzrokuje teže ostvarivanje konkurentne prednosti u području transporta. Naime, današnji svijet je globaliziran i ovisan je o sigurnosti i pravodobnosti opskrbe, što mu kvalitetna organizacija logistike omogućava. Promjene koje su u novije vrijeme uočljive u transportnoj logistici i upravljanju lancem opskrbe, uzrokovane su dubokim promjenama u poslovanju u novoj (virtualnoj) ekonomiji, a osnovni pokretači tih promjena predstavljaju tehničko – tehnološki progres te razvoj informacijske i komunikacijske tehnologije koji su, ujedno, i pokretači globalizacije svjetskih tržišta. Proces globalizacije, koji se provodi u svijetu, nameće potrebu da se pod utjecajem razvitka svjetskoga gospodarstva i društva, uklanjanja trgovinskih barijera, te jačanja međunarodne, svjetske konkurencije, tehnologije, širenja mogućnosti i povećanja pojedinih tržišta na mnogo široj razini od nacionalne, ustroji i globalni logistički sustav. Globalno poslovanje pruža mogućnost izbora lokacije poslovanja i smještanja proizvodnje na najpovoljnije lokacije gdje se očekuju najbolji prinosi. Na taj način trend eksternalizacije („out-sourcing”) ukupne proizvodnje ili pojedinih dijelova lanca stvaranja vrijednosti suvremenih poduzeća, bilježi strahoviti porast.⁶⁸

U takvom okruženju i transportno tržište obilježavaju značajne promjene. Dolazi do spajanja različitih kompanija, do jučerašnjih konkurenata s ciljem formiranja dobavljača integriranih transportnih usluga. Novi modeli proizvodnje, poput virtualne organizacije te točno- na -vrijeme (“just in time”) sustava, također, značajno utječu na promjenu u potražnji za transportnim uslugama. Naglasak se stavlja na brzinu, točnost i pouzdanost dostave. Skraćenje vremena i smanjenje transportnih troškova omogućuje postizanje značajnih ušteda i smanjenje cijene proizvoda. Kako brz i jeftin transport omogućuje povećanje efektivne raspoloživosti različitih resursa, to utječe na porast značenja drugih nematerijalnih faktora proizvodnje, posebice znanja i specijalnih vještina dobro

⁶⁷Informacijski centar za europsko pravo, 2012.

⁶⁸Poletan Jugović, Jurčić, „Logistički špediterski operator kao perspektiva klasičnog špeditera“, Pomorski fakultet, 2005. str. 152

osposobljenih radnika. Umjesto fizičkog i financijskog kapitala kritični resurs suvremenog poslovanja postaje intelektualni kapital. Primjena informacijskih tehnologija, također, ima veliki utjecaj u preoblikovanju transportnog tržišta. Informacijske tehnologije drastično snižavaju transakcijske, tj. troškove kupovine i prodaje robe i usluga te, osim toga, omogućuju malim poduzećima i poduzetnicima, lociranim bilo gdje u svijetu, konkuriranje velikim multinacionalnim korporacijama.⁶⁹

Navedeni čimbenici impliciraju rast vrijednosti logističkih usluga i logističkih operatora na transportnom tržištu EU, a kao dokaz tomu stoji činjenica da su vodeće institucije EU smjernice o razvoju intermodaliteta i logističkih centara zacrtale u vodećim strateškim dokumentima europske prijevoznike politike. U prilog takvoj odluci idu brojni primjeri logističkih centara u EU koji čine okosnicu regionalnog gospodarskog razvoja. Neki od navedenih primjera dani su u nastavku rada.

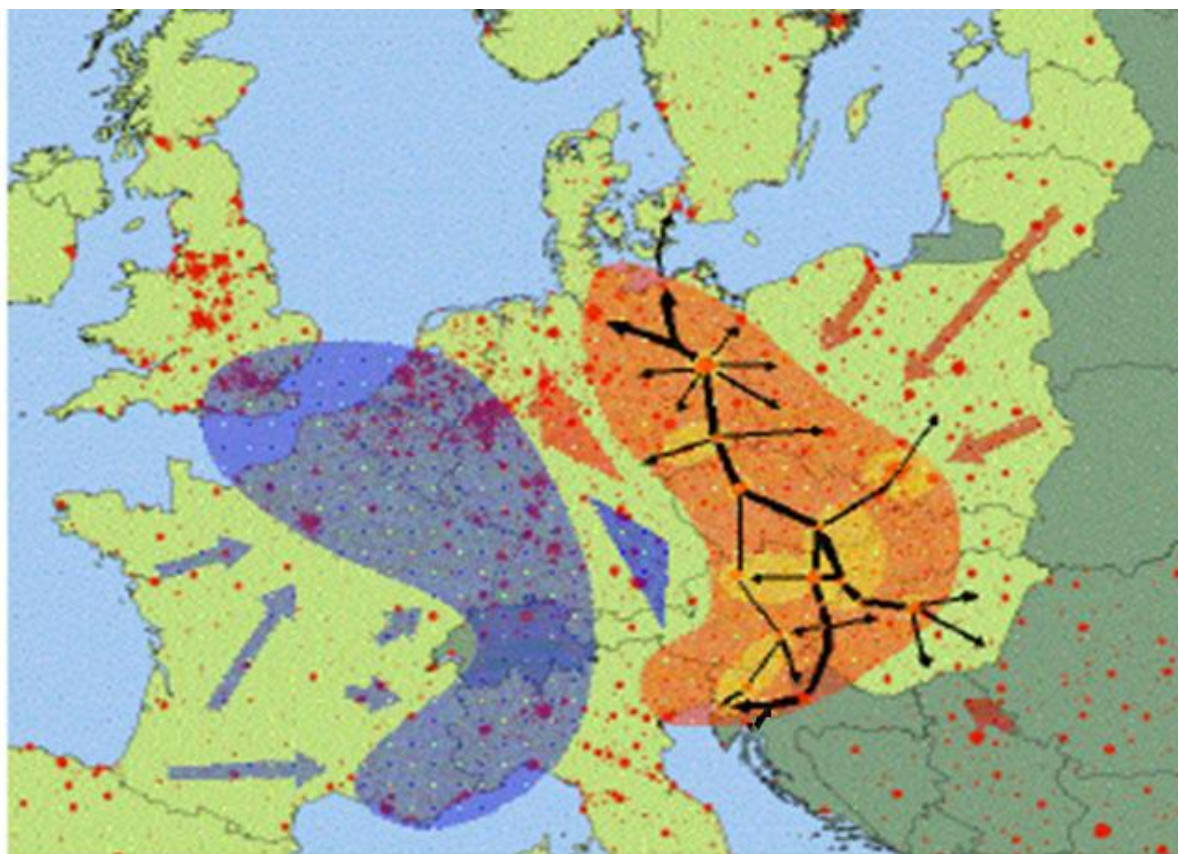
4.2. PRIMJERI LOGISTIČKIH CENTARA U EU

Trend je stvaranja međunarodnog opskrbnog lanca u kojem su logističke aktivnosti usko povezane sa samim transportom robe. Upravo zbog toga, logistički centri razvijaju se u zaleđu transportnih terminala, pri čemu se snižavaju troškovi daljnjeg transporta. Na području Unije postoji nekolicina većih logističkih industrija te logističkih centara. Veliki broj smješten je na području „plave banane“, najgušće naseljen i među gospodarski najrazvijenijim dijelovima Europe, te predstavlja europsku gospodarsku jezgru. Proteže se od sjeverozapadne Engleske na sjeveru do Milana u Italiji na jugu. Unutar „plave banane“ se nalazi mnogo velikih gradskih aglomeracija (gradova koji okupljaju mnogo okolnih naselja) i konurbacija (spojenih gradova). Najvažnije su: Liverpool-Manchester, Birmingham, Sheffield i Veliki London u Engleskoj, veza Lillea u Francuskoj te Kortrijk i Tournaija u Belgiji, belgijski "zlatni trokut" Bruxelles-Antwerpen-Gent, Randstad Holland u Nizozemskoj (Amsterdam-Rotterdam-Den Haag), Ruhr (Köln-Bonn-Düsseldorf-Essen), Rhein-Main (Frankfurt am Main-Mainz), Mittelrhein (Mannheim-Neckar) i Stuttgart u Njemačkoj, francusko - njemački sustav Strasbourg-Ortenau, metropolitanske regije Basela i Züricha u Švicarskoj, te talijanski industrijski trokut Milano-Torino-Genova. Prometna povezanost i odgovarajuća logistička platforma jedan je od najbitnijih čimbenika razvitka

⁶⁹ibid., str.153 - 154

navedenog područja. Ipak, zbog ograničenih prostornih i geografskih uvjeta s jedne strane, te povećane potražnje za dobrima i uslugama s druge, sve više se razmišlja o alternativni „plave banane“ koja bi rasteretila to prekapacitirano područje i usmjerila robne tokove i djelatnosti na novu rutu. „Narančastom bananom“ povezali bi se Baltik i Jadran, decentraliziralo središte ekonomske moći i razvoja sa zapada na istok, rasteretilo sadašnje prekapacitirane sjeverno europske luke, te potaknuo razvoj novih transportnih i logističkih središta. Na tragu takvih promišljanja, osmišljena je Ruta 65 koja počinje u Malmöu u južnoj švedskoj pokrajini Skane, te prolazeći kroz, regije u Poljskoj, Češkoj, Slovačkoj, Mađarskoj i Hrvatskoj službeno završava u Chanijina Kreti, a koja bi trebala biti ishodište za budući razvoj „narančaste banane“. Riječka luka na takvom koridoru ima jednu od najznačajnijih uloga.⁷⁰

Slika 5. Područje „plave banane“ te područje „narančaste banane“



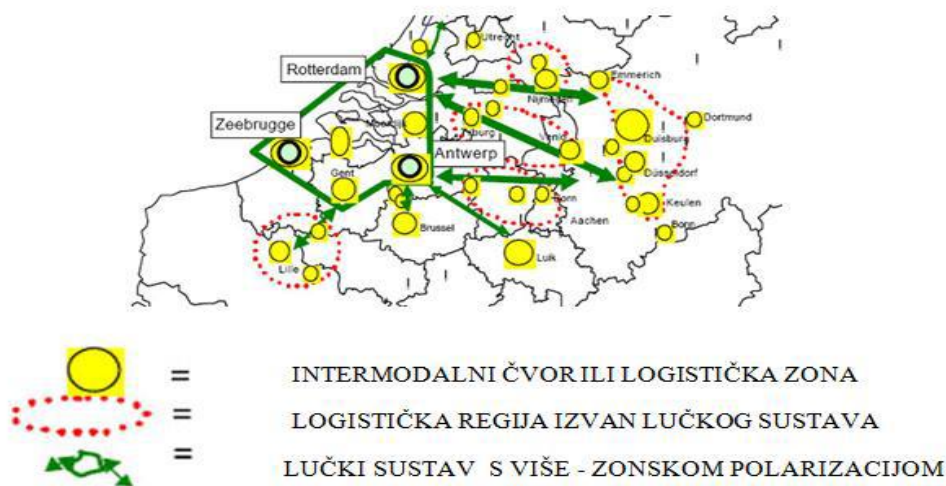
Izvor: Miloš I., 2010, Prometni koridori kao čimbenik poticanja razvoja prometno - logističkih centara na području Primorsko-goranske županije i Republike Hrvatske, prezentacija u sklopu projekta INTERIM

⁷⁰www.pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strateska-prometna-promisljanja.html, 12.6.2014.

Slikom 5. je prikazano trenutno područje „plave banane“ te planirano područje „narančaste banane“. Trenutno postoji nejednakost u regionalnom gospodarskom razvoju između dva navedena područja, kao i prekapacitiranost područja „plave banane“, što predstavlja osnovni poticaj za njezino proširenje na istok Europe. Uvjet razvoja „narančaste banane“ predstavlja ulaganje u infrastrukturu, osobito promet. U tu svrhu ističe se izgradnja Rute C-65 na kojoj bi se temeljio daljni razvoj navedenog područja. Ruta C-65 na slici je prikazana crnom linijom.

Važnost logističkih terminala bitna je, ne samo za usko područje koje ga okružuje, već i u širim regionalnim razmjerima. Terminali čine središta logističke polarizacije jer se u njima odvija te šalje i prima roba. Svaki terminal, odnosno transportno središte ima povoljan geoprometni položaj koji omogućuje kombinaciju više transportnih modula. Obzirom da plovni put omogućuje najjeftiniji prijevoz po transportnoj jedinici, terminali su najčešće morske ili riječne luke povezane sa ostalom prometnom i energetsom infrastrukturom. Nakon formiranja logističkih zona započinje složeni, tehničko-tehnološki i organizacijski proces formiranja logističkih bazena. Logistički bazen može nastati funkcionalnom integracijom jedne ili više logističkih zona te više robno-transportnih terminala, a to znači i više logističkih kompanija.

Slika 6. Sustav logističkih centara u Beneluxu



Izvor: Miloš I., 2010, Strateška promišljanja razvoja Republike Hrvatske, prezentacija u sklopu projekta INTERIM

Slikom 6. je prikazan sustav logističkih centara u Beneluxu, luke Rotterdam, Antwerpen i

Zeebrugge kao najveći logistički centri kojem gravitiraju i u čijem se zaleđu razvijaju druge, manje logističke zone. Intermodalnom integracijom zajedničkih prometnih funkcija nastalo je lučko udruženje „ARA“ jer je došlo do spoznaje da navedene luke više nisu klasični konkurenti nego kooperanti jer i sve tri luke zajedno ne uspijevaju prihvatiti sveukupnu prometnu potražnju. Navedena intermodalno-logistička središta od iznimnog su značaja u Uniji, omogućuju razvoj cijele regije, te su jedan od ishodišta gospodarskog razvoja „plave banane“. Osim vrlo povoljnog geoprometnog položaja centralnih luka (Rotterdam, Antwerpeni Zeebrugge), silovit razvoj može se zahvaliti odgovarajućoj logističkoj platformi. Sveukupan razvoj je pak produkt razvoja znanja (kako logističkih, tako i transportnih i organizacijskih) tehnologije, informacijskih i informatičkih sustava i drugo. Iz opisanog primjera Beneluxa, kao jednog od središta gospodarskog razvoja Europe, vidljiva je važnost koju takva prometno - logistička mreža ima ne samo na lokalnoj, već regionalnoj razini. Po uzoru na zemlje Beneluxa i na području luka Sjevernog Jadrana, koje osim Trsta i Kopra čini i luka Rijeka.

4.3 SMJERNICE EU I NOVE TENDENCIJE U RAZVOJU PROMETA (3E)

Usporedno s globalizacijom, tehničko - tehnološkim, informatičkim i informacijskim razvojem, razvija se i socijalna i ekološka svijest društva. Tako je pojam održivog razvoja postao nužnost i sastavnica gotovo svih sektora i novi način organizacije poslovanja. Održivi razvoj podrazumjeva razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjice, a istovremeno ne ugrožava mogućnost budućih generacija da zadovolje svoje potrebe, te na tome počivaju sva nastojanja međunarodne politike u vezi sa zaštitom životne sredine. Razumijevanje održivog razvoja proširilo se u vidu "magičnog troukuta održivog razvoja", koji pored ekološke ravnoteže obuhvaća i "ekonomsku sigurnost" i "socijalnu pravednost". Uz zaštitu životne sredine kako na lokalnom tako i na globalnom nivou zajedno su istupali i ekonomski i socijalni ciljevi.⁷¹

Pojam održivog razvoja osobito je važan u sektoru prometa. Problem se primarno očituje u cijeni transporta, potrošnji energenata i onečišćenju okoliša (osobito emisiji štetnih plinova), a zatim i ostalim problematikama poput prometnih zagušenja i čekanja, buke. Upravo zbog navedenih ograničenja s jedne strane, te porasta prometne potražnje i sve

⁷¹Črnjar, M., „Ekonomika i politika zaštite okoliša“, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2002., str.192

većih zahtjeva za kvalitetom usluge, stvoren je koncept budućeg razvoja transporta koji se temelji na modelu 3E – ekonomije, ekologije i energije. Da bi se razjasnio značaj koji koncept održivog razvoja mora imati u transportu i cjelokupnom prometnom sektoru, važno je prikazati utjecaje koje on ima na gore navedene stavke, odnosno ekonomiju, ekologiju i energiju.

Sam promet kao gospodarska djelatnost predstavlja važan dio gospodarstva: u EU-u izravno zapošljava oko 10 milijuna ljudi i predstavlja oko 5% BDP-a. No, važnost transporta u ekonomskom pogledu očituje se i u krajnjoj cijeni proizvoda ili usluge. U prosjeku, 10-15% od ukupne cijene europskih proizvoda otpada na troškove prijevoza i skladištenja proizvodnih materijala i gotovih proizvoda.⁷²

U vremenu gdje je tehnika i kvaliteta proizvodnje veoma izjednačena, upravo cijena proizvoda, odnosno usluge može činiti glavnu konkurentsku prednost. Također oskudnost resursa i koncentriranost u rizičnim političkim područjima, uzrokuju konstantan rast cijena na svjetskom tržištu što posljedično uzrokuje i rast cijena transporta koje ovise o fosilnim gorivima te rast cijena finalnih proizvoda i usluga.⁷³

Veoma je bitan utjecaj prometa na okoliš i životnu sredinu. Negativni utjecaji transporta na okoliš očituju se prvenstveno u emisiji štetnih plinova, zauzimanju prostora i stvaranju otpada. Prema procjenama, promet sudjeluje s 25% globalne emisije CO₂, dok pritom najveći udio otpada na cestovni promet. Sudionici transportnih, prometnih i gospodarskih sustava, stoga, postaju sve svjesniji potreba poduzimanja odgovarajućih mjera kojima bi se spriječilo daljnje uništavanje prirode. Takve mjere čine: mjere ograničavanja onečišćenja atmosfere ispušnim plinovima i drugim otrovnim supstratima, mjere očuvanja resursa kao što su papir i drvo, mjere koje se odnose na proizvodnju proizvoda i ambalaže koji su ekološki prihvatljivi. Problem energije, odnosno energetske resursa jedan je od najprisutnijih problema današnjice. Oskudnost fosilnih resursa, njihova geopolitička koncentriranost, te tome posljedična briga za sigurnost dobave energije suprostavljena je sve većoj svjetskoj potražnji. Promet također sudjeluje u potrošnji energije prvenstveno koristeći energetske resurse za pokretanje, ali i izgradnju infrastrukture. Zbog toga je osim pronalaska i prijelaza na nove izvore energije i smanjenje ovisnosti o ograničenim fosilnim resursima, naglasak na energetskej efikasnosti prometa. U skladu s navedenim, EU

⁷²Službeni dokument Europske komisije, 2011.

⁷³Zelenika, Nikolić, „Multimodalni transport u funkciji uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav“, 2003., str. 142 - 143

dokument „Bijela knjiga“ usmjerava razvoj prometa i prometnog sustava ka održivosti, pritom promičući intermodalitet kao najjužu poveznicu s konceptom 3E. Naime, unatoč tomu što su energetske i ekološke najpozitivnije, te ekonomski najisplativije, pomorski i željeznički promet još su uvijek u sjeni prevladavajućeg cestovnog prometa. Europske željeznice s 3% ukupno potrošene energije obavljaju 23% robnoga i 9% putničkoga prometa. Cestovni promet s 85% potrošene energije obavlja 61% robnoga i 84% putničkoga prometa, a zračni promet s 10% potrošene energije prevozi 7% putnika. U usporedbi s cestovnim prometom, željeznica i plovni putovi nedvojbeno raspoložuju prednostima dokazanim u pogledu prometne sigurnosti, energetske potrošnje i zaštite okoliša.

Jedan od razloga nedovoljnog korištenja željeznice i plovni putova je i u neintegraciji kako međusobno, tako s ostalim prijevoznim modulima. Upravo u intermodalnom transportu mogu doći do pozitivnoga izražaja prednosti svih prometnih grana kao i suvremenih oblika manipuliranja i transporta robe. Uporaba i popularnost intermodalnog transporta sve više se potiče u odnosu na ostale vrste transporta zbog smanjenih troškova i postizanja kraćeg vremena prijevoza, ali i manjih utjecaja na okoliš i veće energetske efikasnosti.

U skladu s navedenim, „Bijela knjiga“ Europske komisije predložila je paket od 60 specifičnih mjera prometne politike kao instrumenta implementacije načelnih smjernica – revitalizacije željeznica, kvalitativnog unapređenja cestovnog prometa, promocije vodnog prometa, afirmacije intermodalnosti prometa, nadogradnje trans - europske prometne mreže, povećanja sigurnosti, učinkovite naplate infrastrukture, postuliranja prava korisnika, povećanja kvalitete gradskog prometa, funkcionalnog istraživačkog i tehnološkog razvoja (R&T), upravljanja učincima globalizacije i ekoloških ciljeva održivog prometnog sustava.⁷⁴

Prometna politika u funkciji integracijskih procesa, stoga, podržava stimulativan razvoj logističke mreže, uvažavajući pri tome potrebu jačanja prometnih funkcija prirodnih resursa – pomorskog i riječnog prometa u ukupnoj strukturi prometnog rada. Upravljanje prometom, pored regulatornog, investicijskog i fiskalnog, jedno je od ključnih područja prometne politike, koje ima izrazite društveno - ekonomske učinke – s jedne strane u

⁷⁴Službeni dokument Europske komisije, 2010.

smanjivanju eksternih troškova prometa, a s druge strane u afirmaciji intermodalnog transporta i logistike.⁷⁵

⁷⁵<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>, 12.6.2014.

5. PODUZETNIČKA ZONA MIKLAVJA KAO NOVI MOTOR RAZVOJA NACIONALNOG GOSPODARSTVA

Realizacija poduzetničke zone Miklavja od važnosti je za gospodarstvo Republike Hrvatske u kontekstu njenog doprinosa razvoju riječkog prometnog pravca, ali i kao važna karika u povezivanju prometne infrastrukture Republike Hrvatske i Sjeverno-jadranskog prometnog pravca. Razvoj poduzetničke zone Miklavja temeljiti će se na ekološki i energetske održivim proizvodnjama i korištenim energentima, čime će zona doprinijeti energetske i ekološke učinkovitosti u Republici Hrvatskoj. I konačno, u zoni će se organizirati različiti oblici usavršavanja, obrazovanja i cjeloživotnog učenja za potrebe zaposlenika u zoni, ali i izvan nje. Na taj način realno je očekivati doprinos poduzetničke zone Miklavja razvoju specifičnih, poduzetničkih znanja i vještina, kao ključnog razvojnog resursa svake zemlje, bez kojih nije moguće konkurirati na sve zahtjevnijem svjetskom tržištu.⁷⁶

Izgradnja poduzetničke zone Miklavja zahtijeva značajna investicijska ulaganja. Prema izvršenoj procjeni, investicijske aktivnosti realizirati će se u dvije faze. U prvoj fazi koja se odnosi na razdoblje 2011.-2014. godine planirani iznos investicijskih ulaganja iznosi cca 2,165 milijarde dolara. Ta bi sredstva trebala biti uložena u izgradnju intermodalnog terminala, pratećih logističkih objekata, te potrebne infrastrukture za obavljanje planiranih gospodarskih aktivnosti. Približno isti iznos investicijskih sredstava planira se uložiti u drugoj fazi izgradnje poduzetničke zone, u razdoblju od 2015. do 2021. godine.⁷⁷

5.1. MAKROEKONOMSKI UČINCI REALIZACIJE PODUZETNIČKE ZONE MIKLAVJA

S aspekta makroekonomskih kretanja u Republici Hrvatskoj, investicije u infrastrukturne i proizvodne gospodarske djelatnosti ključni su činitelj ekonomskog rasta i razvoja. Zbog toga je izgradnja poduzetničke zone Miklavja od posebne važnosti za nacionalno

⁷⁶N. Denona Bogović, B. Frlan, op.cit., str.35

⁷⁷loc.cit.

gospodarstvo. Značaj njene realizacije još je veći s obzirom da postoji konkretni interes i namjera inozemnih investitora za ulaganjem. To znači da realizacija poduzetničke zone Miklavja ne samo da neće financijski opteretiti lokalni, regionalni i/ili nacionalni proračun, već će bitno doprinijeti porastu direktnih stranih investicija u Republici Hrvatskoj. Koliki su mogući efekti realizacije poduzetničke zone, najbolje govore slijedeći pokazatelji: planirani iznos ulaganja u razdoblju od 2011.-2014. godine iznosi cca 10% planiranih proračunskih prihoda Republike Hrvatske za 2010. godinu, ili 3,6% ostvarenog bruto domaćeg proizvoda u 2009. godini. U odnosu na ukupna inozemna izravna ulaganja u Republiku Hrvatsku od 1993. do 1. travnja 2010. godine, samo vrijednost planiranih ulaganja u prvoj fazi predstavlja 6,8% ostvarenih inozemnih investicija u Hrvatskoj, a realizacijom obje faze investiranja u zonu, to bi iznosilo blizu 14% svih dosadašnjih inozemnih ulaganja u Republiku Hrvatsku. Budući da će se planirana ulaganja usmjeriti na izgradnju intermodalnog transportnog sustava, brojnih logističkih objekata, kao i razvoj specifičnih proizvodnih pogona, važnost izgradnje poduzetničke zone Miklavja može se sagledavati i sa aspekta kvalitativnih strukturnih promjena (s obzirom na gospodarske djelatnosti) inozemnih izravnih ulaganja u Republiku Hrvatsku.⁷⁸

U sadašnjoj gospodarskoj situaciji, povećanje investicijskih aktivnosti jedini je realan generator rasta BDP-a i cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske. S obzirom na planiranu vrijednost investicijskih ulaganja inozemnih investitora u poduzetničku zonu Miklavja, očekuje se i direktan utjecaj na kretanje bruto domaćeg proizvoda i proračunskih prihoda. Prema već objavljenim procjenama, realizacija poduzetničke zone Miklavja osigurati će porast BDP Hrvatske za 2-3% godišnje.⁷⁹

S obzirom na globalna svjetska kretanja, zona Miklavja, kao buduće intermodalno čvorište, predstavljati će polaznu točku ulaska roba na tržišta europskih zemalja. Realizacijom poduzetničke zone osigurati će se stvaranje novih, dodanih vrijednosti proizvoda i usluga. Značajni financijski efekti biti će ostvareni od strane samih poslovnih subjekata koji će obavljati planirane gospodarske djelatnosti i aktivnosti unutar zone. Jednostavnim izračunima, ukupan prihod poslovanja poduzetničke zone u punoj zaposlenosti procjenjuje se na 2,3 milijarde kuna godišnje, što predstavlja 1,9 % državnog proračuna za 2010. godinu, odnosno 0,7% ostvarenog BDP-a u 2009. godini. Osim matičnih tvrtki, u

⁷⁸loc.cit.

⁷⁹loc.cit.

izgradnju i poslovanje zone biti će uključene i mnoge druge nacionalne tvrtke, što će se također multiplikativno odraziti na gospodarski rast Republike Hrvatske.⁸⁰

Poduzetnička zona Miklavja predstavljati će značajnu „financijsku injekciju“ kako za sam državni proračun, tako i za ukupne novčarske tokove hrvatskog gospodarstva.

5.2. UČINCI REALIZACIJE NA OPĆU STOPU NEZAPOSLENOSTI

Nakon završetka druge investicijske faze 2021. godine, u poduzetničkoj zoni Miklavja biti će oko 5000 zaposlenih. S obzirom na tu činjenicu može se zaključiti da će realizacija zone doprinijeti smanjenju nezaposlenosti u Republici Hrvatskoj, koja prema zadnjim pokazateljima iznosi preko 18%. Otvaranje novih radnih mjesta unutar same zone odraziti će se i na povećanje životnog standarda hrvatskih građana. Također, posredno će se novo zapošljavanje reflektirati na rashode državnog proračuna u smislu manjih izdvajanja za nezaposlene i za socijalno ugrožene kategorije stanovništva.⁸¹

Također se procjenjuje da će potražnja za radom u poduzetničkoj zoni Miklavja utjecati na smanjenje regionalnih nejednakosti i poticanje mobilnosti radne snage. Naime, za očekivati je da veličina i struktura radnog kontingenta domicilnog stanovništva neće moći odgovoriti na planiranu potražnju, što će pružiti šansu tražiteljima zaposlenja iz drugih, možda manje razvijenih regija Hrvatske.⁸²

Prilikom procjene doprinosa poduzetničke zone Miklavja na kretanje zaposlenosti i životnog standarda u Republici Hrvatskoj, osim planiranih 5000 zaposlenih u gospodarskim subjektima u zoni, potrebno je naglasiti da će, zbog specifičnih djelatnosti koje će se u zoni odvijati, realna zaposlenost biti znatno veća. Naime, planirane djelatnosti omogućiti će novo ili dopunsko zapošljavanje diljem Republike Hrvatske jer je cilj povezati i organizirati kako velike i srednje, tako i male tvrtke i samostalne obrtnike i proizvođače radi valorizacije nedovoljno prepoznatih domaćih resursa, te njihove

⁸⁰ibid.,str.36

⁸¹loc.cit.

⁸²loc.cit.

specifične obrade, dorade i plasmana na domaće i svjetsko tržište.⁸³

⁸³ibid.,str.37

6. RAZVOJ KONTEJNERSKOG PROMETA U RIJEČKOJ LUCI

Prema svjetskim trendovima razvoja pomorskog prometa najveći potencijal rasta prometa na području sjevernog Jadrana ima kontejnerski promet.

Najbolje poslovne rezultate u luci Rijeka posebice u razdoblju od 2002. do 2008. godine ostvario je kontejnerski terminal na kojem je, nakon tehnološke modernizacije krajem 2002. godine, promet povećan više od deset puta. Što se tiče dinamike kretanja i intenziteta rasta kontejnerskih tokova značajno je istaknuti da je luka Rijeka 2004. u odnosu na 2002. godinu zabilježila porast kontejnerskog prometa za oko 400 %. U 2005. godini na kontejnerskom terminalu riječke luke ostvaren je promet od 76.258 TEU jedinica, što je u odnosu na 2004. godinu povećanje od 25%. Izraženo u TEU jedinicama u 2005. godini je prekrvano 15.394 TEU-a više, pri čemu je prosječni prekrcaj iznosio 6.355 TEU-a u jednom mjesecu. Već sljedeće godine pretovareno je 94.390 TEU-a što je povećanje od 24% u odnosu na 2005. godinu.⁸⁴

Da kontejnerski promet luke Rijeka bilježi nove rekorde, potvrđuje i podatak prema kojemu je u 2008. godine zabilježen promet od 168.761 TEU-a što je porast od čak 16% u odnosu na prethodnu godinu. Povećanje broja TEU jedinica podrazumijeva i razvijanje pročelja luke, tako da u riječku luku uplovljavaju brodovi kapaciteta i od 7000 TEU jedinica, a redoviti linijski prijevoz održava više velikih brodara. Paralelno s rastom prometa TEU jedinica raste i količina tereta koja se prevozi kontejnerima. Logično razlog tome je povećanje broja TEU jedinica, ali i trenda prijevoza „novih“ tereta kontejnerom, a koji se dosada nisu prevozili, kao npr. drvo.⁸⁵

Od ukupno prekrvanih kontejnera (uskладиštenje + iskladištenje) s ukupno 581.888 tona u 2005. godini, došlo je do bitnog povećanja u 2008. godini kada je prekrvano 1.423.284 tona robe u kontejnerima. Potrebno je napomenuti da u količinu prekrvanih kontejnera ulazi i težina samog kontejnera, koja se za manje kontejnere (20 stopni kontejner) kreće oko 1.8 do 2,5 tona, a za frigo kontejnere i do 3,5 tona.⁸⁶

Povećanje lučkog prometa podloga je za ulazak u novi investicijski ciklus kojim luke moderniziraju postojeće lučke kapacitete i izgrađuju nove suvremene terminale. S tim u

⁸⁴Grupa autora, „Prostorna i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke – studija pomorskog i lučkog sustava“, Rijeka, 2010., str.119

⁸⁵loc.cit.

⁸⁶loc.cit.

svezi, značajno je istaknuti izgradnju odgovarajućeg terminala u luci Rijeka u funkciji prekrcaja kontejnera, što će bitno utjecati na privlačenje kontejnerskih robnih tokova, povećanje prometa luke Rijeka i pripadajućeg riječkog prometnog pravca (Koridor VB).⁸⁷ Između 75% i 80% prometa kontejnera iz riječke luke prema njenom kopnenom tržištu odvija se kamionima, a oko 20-25% željeznicom, što u mnogočemu poskupljuje ukupan trošak transporta kontejnera za naručioca, ali i primaoca usluge. Ujedno ti postoci nisu u skladu sa svjetskim trendovima i transportnom politikom Europske Unije čiji udio se kreće oko: 70-80% željeznica i 20-30% kamioni.⁸⁸

6.1. KONTEJNERSKI TERMINAL BRAJDICA

Projektom širenja terminala Brajdica izgrađeno je 320 metara novog pristaništa i udvostručen je skladišni prostor . Terminal je opremljen s dvije „ post – panamax“ obalne dizalice velike nosivosti, šest kontejnerskih mostova za skladišni prostor i dva kontejnerska mosta za željeznicu. Izgradnjom i opremanjem novog područja povećani su prometni kapaciteti luke i riječkog prometnog pravca i stvoreni su preduvjeti za rast prometa i pozicioniranje Rijeke kao prve luke ticanja EU na Jadranu.⁸⁹

Zbog strukture odredišta/ishodišta kontejnera koji se danas prekrcavaju na terminalu dominacija cestovne dopreme i otpreme vrlo je vjerojatna u nadolazećem razdoblju. Zbog toga je potrebno predvidjeti "buffer" zonu sa zadovoljavajuće velikim parkirališnim prostorom za teretna vozila izvan urbane zone grada ili u neposrednoj blizini logističkog centra, ako se takav bude uvodio.⁹⁰

Slikom 7. Prikazano je postojeće stanje bazena Rijeka.

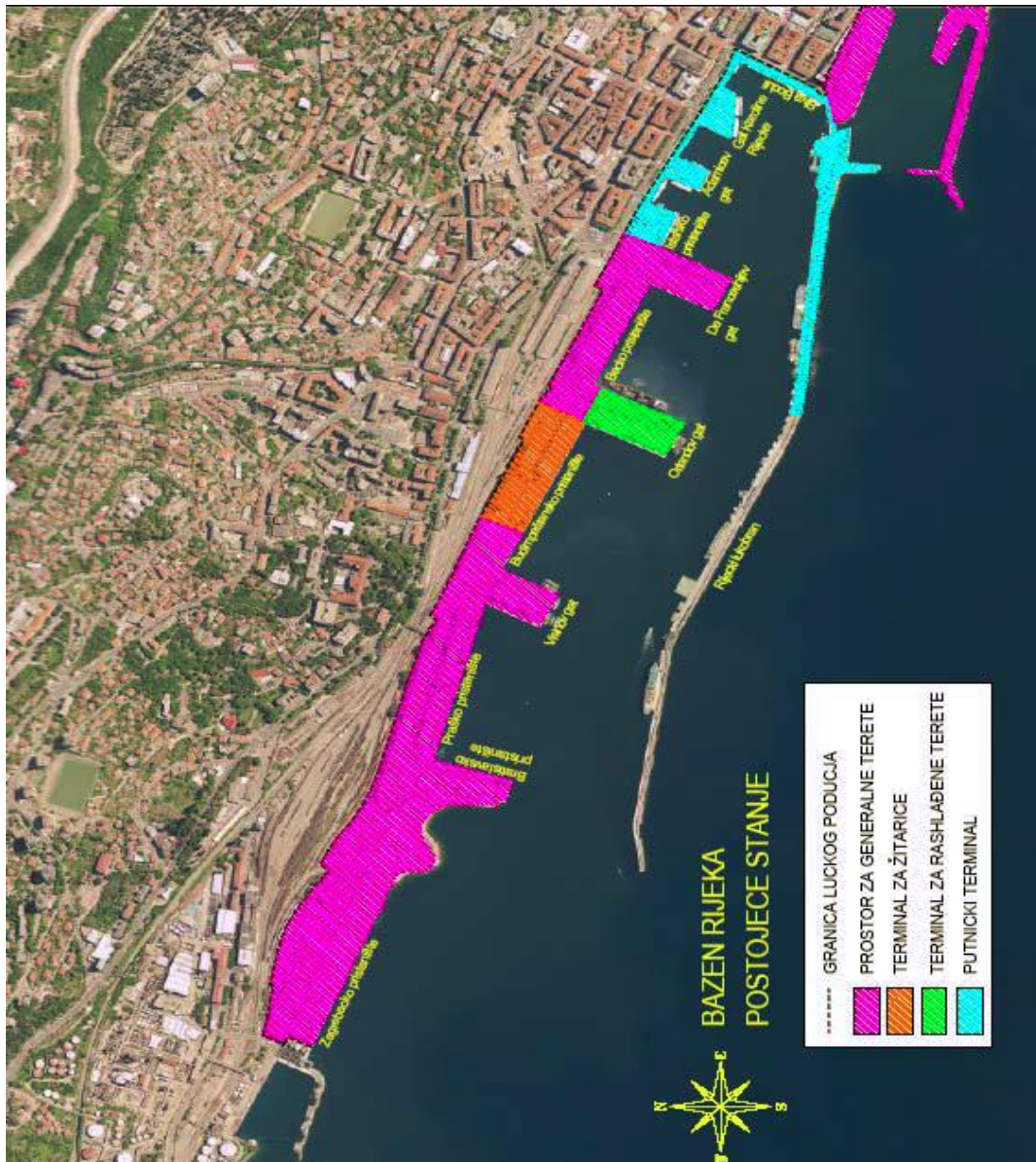
⁸⁷loc.cit.

⁸⁸ibid., str.120

⁸⁹ www.portauthority.hr,12.6.2014.

⁹⁰ibid., str.74

Slika7. Bazen Rijeka – postojeće stanje



Izvor: Institut IGH d.d., „Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke“, sažetak, Rijeka – Zagreb, Ožujak, 2011

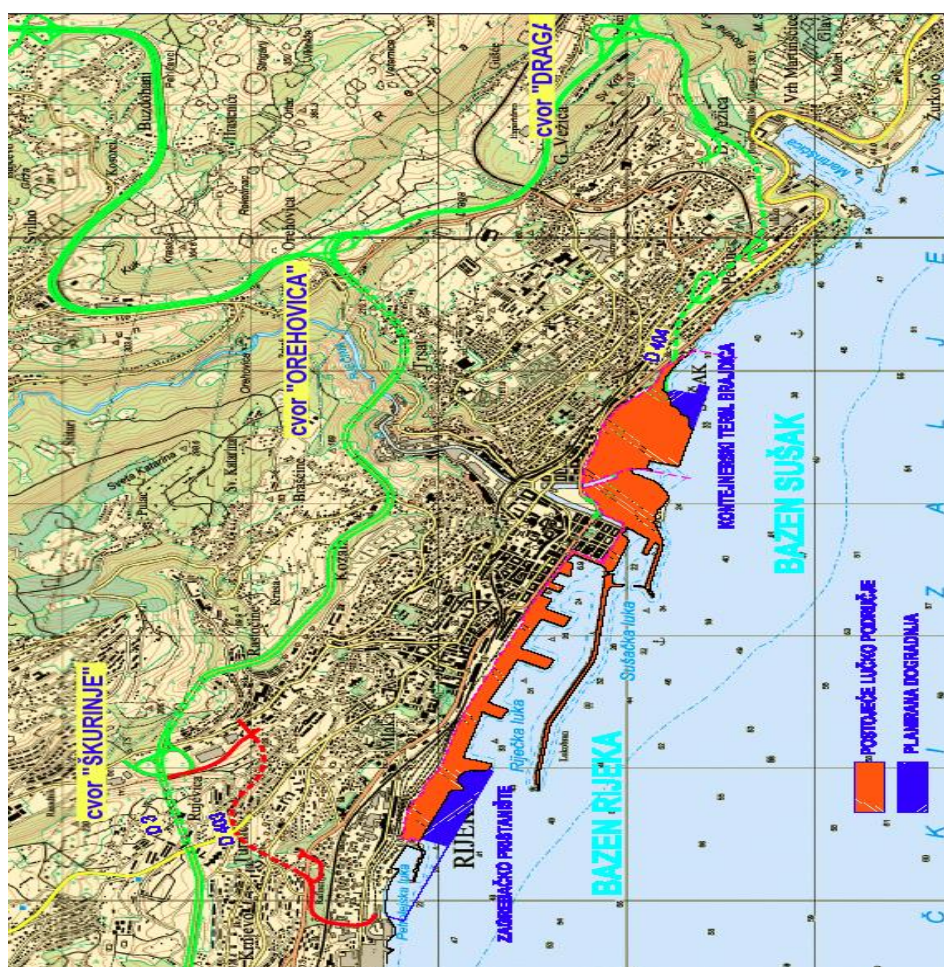
S obzirom da veličina i obilježja prostora budućeg kontejnerskog terminala presudno određuju njegove prometne i prekrcajne mogućnosti u razmatranje su uzete sljedeće lokacije na području Primorsko-goranske županije:

- Zagrebačka obala,
- Pušća (otok Krk),
- Tenka punta (otok Krk) i

· Blatna (otok Krk).⁹¹

Sa tehnološkog stajališta područje Zagrebačke obale kao lučkog prostora ograničeno je širinom prostora u kopnenom dijelu koji bi nakon nasipavanja trebao biti između 250 i 300 metara. Konfiguraciju i djelotvornost terminala dodatno otežava blizina skladišta proglašених zaštićenim kulturnim dobrom te željeznička pruga i ranžirni kolosijeci čije je uklanjanje vrlo upitno. Jedino u slučaju da je moguće računati s prostorom ranžirnih kolosijeka i prostorom koji danas koristi INA može se kontejnerski terminal na Zagrebačkoj obali smatrati alternativnim rješenjem za osiguravanje kapaciteta od 700.000 TEU-a godišnje i više što je prikazano slikom 8. i slikom 9.⁹²

Slika 8. Bazen Rijeka – planirano stanje

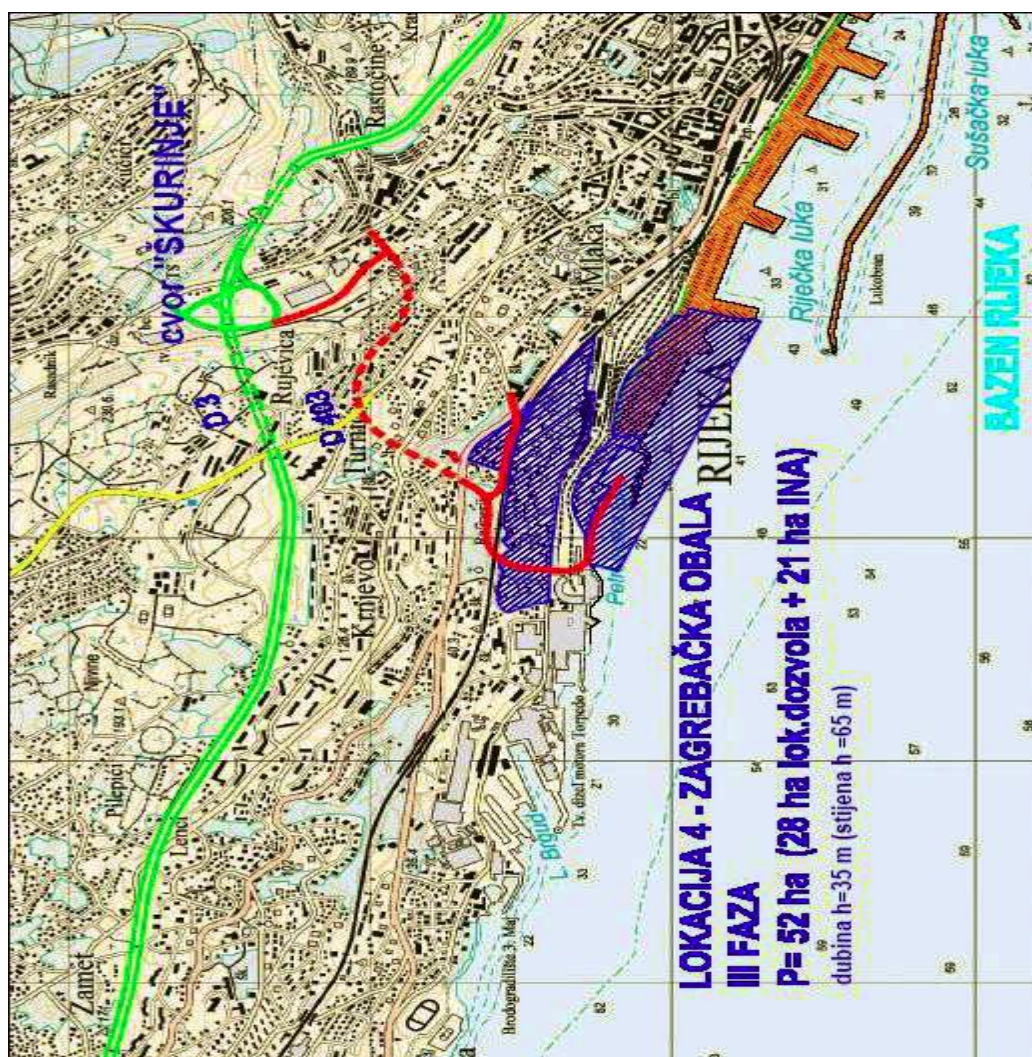


Izvor: Institut IGH d.d., „Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke“, sažetak, Rijeka – Zagreb, Ožujak, 2011.

⁹¹loc.cit.

⁹²loc.cit.

Slika 9. Potencijalne lokacije kontejnerskog terminala – Zagrebačka obala



Izvor: Institut IGH d.d., „Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke“, sažetak, Rijeka – Zagreb, Ožujak, 2011.

6.2. IZGRADNJA NOVE LUKE NA OTOKU KRKU

Koncept nove luke na otoku Krku uključuje prostore uvale Blatna i uz poluotok Tenka punta kao najbolje rješenje prema provedenoj višekriterijskoj analizi. Izgradnja kontejnerskog terminala kapaciteta iznad 1 mil. TEU-a predviđena je na području uvale Blatna u prvoj fazi. Prostor uz poluotok Tenka punta neposredno uz postojeći terminal za naftne derivate dugoročno je rješenje za potrebe kontejnerskog terminala ukupnog

mogućeg kapaciteta iznad 3 mil . TEU nakon čije izgradnja bi se 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.⁹³

Projekt izgradnje nove luke Omišalj (otok Krk) i projekt izgradnje pripadajuće željezničke pruge Rijeka-Zagreb treba strukturirati kao jedinstveni projekt od državnog značaja za RH, projekt je potrebno strukturirati prikladno za apliciranje u EU strukturne fondove s ciljem njegovog uvrštavanja u TEN-T vrstu prioritetnih projekata. Koncept je nužno predstaviti potencijalnim korisnicima, prvenstveno logističkim kompanijama i operaterima u kopnenom prometu radi njegovog uključivanja u njihovu poslovnu strategiju. Realizacija ovakvog koncepta pretpostavlja zadovoljavanje interesa lokalne zajednice.⁹⁴

Postepenim dislociranjem lučkih sadržaja iz centra grada oslobodio bi se visokovrijedan obalni pojas za javnu namjenu, preraspodijelili prometni tokovi te rasteretile gradske prometnice i prilazne ceste. Provedena višekriterijska analiza kojom su se valorolizirale pojedine lokacije za razvoj lučkih terminala pored prometno - tehnoloških kriterija uzela je u obzir i obilježja pojedinih prostornih cjelina, neke osnovne utjecaje na ekologiju, prirodnu i kulturnu baštinu te ostale gospodarske grane.⁹⁵

Područje Pušće je područje na otoku Krku, u neposrednoj blizini kopna. Lokaciju obilježava razmjerno ravan reljef, te potpuna neizgrađenost prostora u ovom trenutku. Obalni rub koji se može postići na ovoj lokaciji kreće se približno do 1.000 m uz prosječnu širinu prostora od skoro 900 m. Najveći dio obalnog ruba bio bi izveden kao nasipani dio dok bi se samo manji dio morao osigurati iskopavanjem. Ovisno o izvedbi pristupnih cestovnih i željezničkih prometnica te konfiguraciji terminala moguće je dobiti od 80 do 100 ha korisne površine, čime bi osnovni funkcionalni zahtjevi bili zadovoljeni. Osnovni nedostatak ove lokacije je utjecaj jakih vjetrova, ponajprije bure u ovom području. Naime, s jedne strane ovo je područje vrlo jakih vjetrova čija brzina može doseći i preko 45 m/s

⁹³Institut IGH d.d., „Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke“, sažetak, Rijeka – Zagreb, Ožujak, 2011., str.40

⁹⁴ loc.cit

⁹⁵ loc.cit

dok je s druge strane lokacija donekle zaštićena otokom Sv. Marko (102 mnm) odnosno uzvisinom otoka Krka (124 mnm).⁹⁶

Područje Tenka punta je područje s južne strane poluotoka Tenka punta, neposredno ispred skladišnog prostora tvrtke JANAF. U najvećoj mjeri skladišna odnosno radna površina terminala dobila bi se nasipavanjem. Dužina obalnog ruba na ovoj lokaciji može doseći i više od 2.000 m uz razmjerno ograničenu dubinu prostora. Značajna pogodnost ove lokacije je relativno dobra zaštićenost od osnovnih prevladavajućih vjetrova te više nego dovoljna dubina mora uz pristanište. Osnovni nedostatak je nasipavanje ogromnih prometnica, cestovnih i željezničkih, te vrlo nepovoljan smještaj lučkih prostora u odnosu na razmještaj očekivanog LNG terminala, budućeg pristana za LNG brodove i postojećeg pristana za kemikal tankere na prostoru DINA-e. Konačno, područje uvale Blatna je područje južno od očekivanog LNG terminala. Područje omogućuje izgradnju vrlo dugačkog obalnog ruba (do 2.000 m), dovoljne dubine mora, sa zadovoljavajućom dubinom prostora (do 1.000 m) i dobrom zaštićenošću od svih prevladavajućih vjetrova. Osnovni nedostatak lokacije je potreba intervencije u prirodni krajolik, neposredna blizina turistički atraktivnog područja, te blizina arheološkog nalazišta Mohorov.⁹⁷

6.3. ETAPE RAZVOJA KONTEJNERSKOG TERMINALA NA OTOKU KRKU

Razvoj kontejnerskih kapaciteta, pored prostorne ima i vremensku dimenziju. Ona se ogleda ponajprije u razini raspoloživih godišnjih kapaciteta te u nešto manjoj mjeri u razini kvalitete usluge. U tom pogledu kontejnerski promet iziskuje postupno povećanje kapaciteta na način da u svakom trenutku bude dovoljno slobodnog kapaciteta na raspolaganju koji se mogu nuditi radi privlačenja novih tereta. Pritom, raspoloživi kapaciteti moraju imati primjerenu otpremu cestovnom i željezničkom mrežom.

Konačno, s obzirom na predviđeni kapacitet terminala i očekivanu raspodjelu kontejnera u otpremi, a koja je temeljena na znatno većem udjelu željeznice, iziskuje se izgradnja nove dvokolosječne željezničke veze između Rijeke i Zagreba, s odvojkom za otok Krk do budućeg kontejnerskog terminala. U okviru toga potrebno je urediti željezničku infrastrukturu u području terminala, ranžirnog kolodvora, glavnog riječkog kolodvora i

⁹⁶Grupa autora, „Prostorna i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke – studija pomorskog i lučkog sustava“, op.cit., str.75

⁹⁷ibid., str.76

time osigurati dovoljnu propusnost željezničkog prometa. Što se tiče cestovne infrastrukture sve etape u razvoju kontejnerskog prometa, počevši od postojećeg stanja zahtijevaju primjerene kapacitete spojnih prometnica te odgovarajuća područja za čekanje teretnih cestovnih vozila ("buffer").

. Područje obuhvata nove luke na Krku je od rta Tenka punta (JANAF) na sjeveru do uvale Blatna i brda Veli Vrh na jugu. Na otoku Krku već postoje industrijski i lučki sadržaji, koji zauzimaju velike površine (oko 275 ha) i također su jedan od ograničavajućih faktora:

- JANAF – naftni terminal sa naftovodom i sa 12 spremnika za skladištenje nafte i 2 tankerska veza. Vezovi su sa sjeverne strane rta i ne utječu na nova lučka područja. Zauzima cijeli rt Tenka punta. Ukupna površina uključujući i područje rezervirano za širenje naftnog terminala je oko 121 ha.

- DINA - petrokemija, proteže se od uvale Sepen do postojeće državne ceste D102. Ukupna površina je oko 119 ha. U sklopu DINE je i industrijska luka sa dva veza.

- PLANIRANI LNG TERMINAL – terminal za ukapljeni prirodni plin. Planiran je neposredno uz postojeću DINA petrokemiju na području od 35 ha, od čega sam terminal (spremnici i postrojenja za prekrcaj i vez) zauzima manji dio. Infrastruktura, tj. prvenstveno cesta i željeznica su izuzetno značajni za funkcioniranje i razvoj luke. Postojeća državna cesta prolazi uz ovo područje i planirana je njena dogradnja na četvertračnu brzu cestu i novi cestovno - željeznički most kopno – Krk. Brza cesta se u nastavku vezuje na postojeću i planiranu mrežu autocesta.⁹⁸

Željeznička pruga za potrebe novog lučkog područja planirana je od ranžirnog kolodvora Krasica, preko novog mosta, uz zračnu luku i završava na planiranim terminalima, a uključuje i izgradnju ranžirnog kolodvora za lučke zone. Ranžirni kolodvor Krasica sastavni je dio planirane nizinske pruge Rijeka – Zagreb - Botovo. Postojeća zračna luka Rijeka je udaljena samo 2.5 km od planirane luke i njen razvoj također je u funkciji razvoja luke.⁹⁹

Koncepcija razvoja nove luke, tj. formiranje novih lučkih površina ovisno je o nekoliko čimbenika: reljef (visine na kopnu i dubine mora), postojeći sadržaji i mogućnost njihovog širenja (DINA i JANAF), planirani sadržaji – LNG terminal, spajanje na postojeću i planiranu cestovnu infrastrukturu, željeznička infrastruktura (izuzetno kruta sa ograničenim max. nagibima i radijusima). Potrebno zadovoljavanje funkcionalnih zahtjeva

⁹⁸ibid., str.89

⁹⁹loc.cit.

za planirani kontejnerski terminal (dužina obale 1300 m sa širinom kopnene površine od 500 m), potreba za planiranjem logističkih zona, planiranje izgradnje plinske termoelektrane – lokacija termoelektrane će se naknadno definirati unutar planiranih ili postojećih industrijskih i radnih zona.¹⁰⁰

Uzevši u obzir sve ove čimbenike i zaključak višekriterijske analize koja daje manju prednost uvali Blatna pred Tenkom puntom odabrana je sljedeća koncepcija:

I. PLANSKO RAZDOBLJE – do 2040. godine:

Kontejnerski terminal od uvale Blatna na jugu do planiranog LNG terminala na sjeveru, površine 71 ha, Gospodarska zona i željeznički terminal, površine 65 ha, Logistička zona 1, površine 38 ha

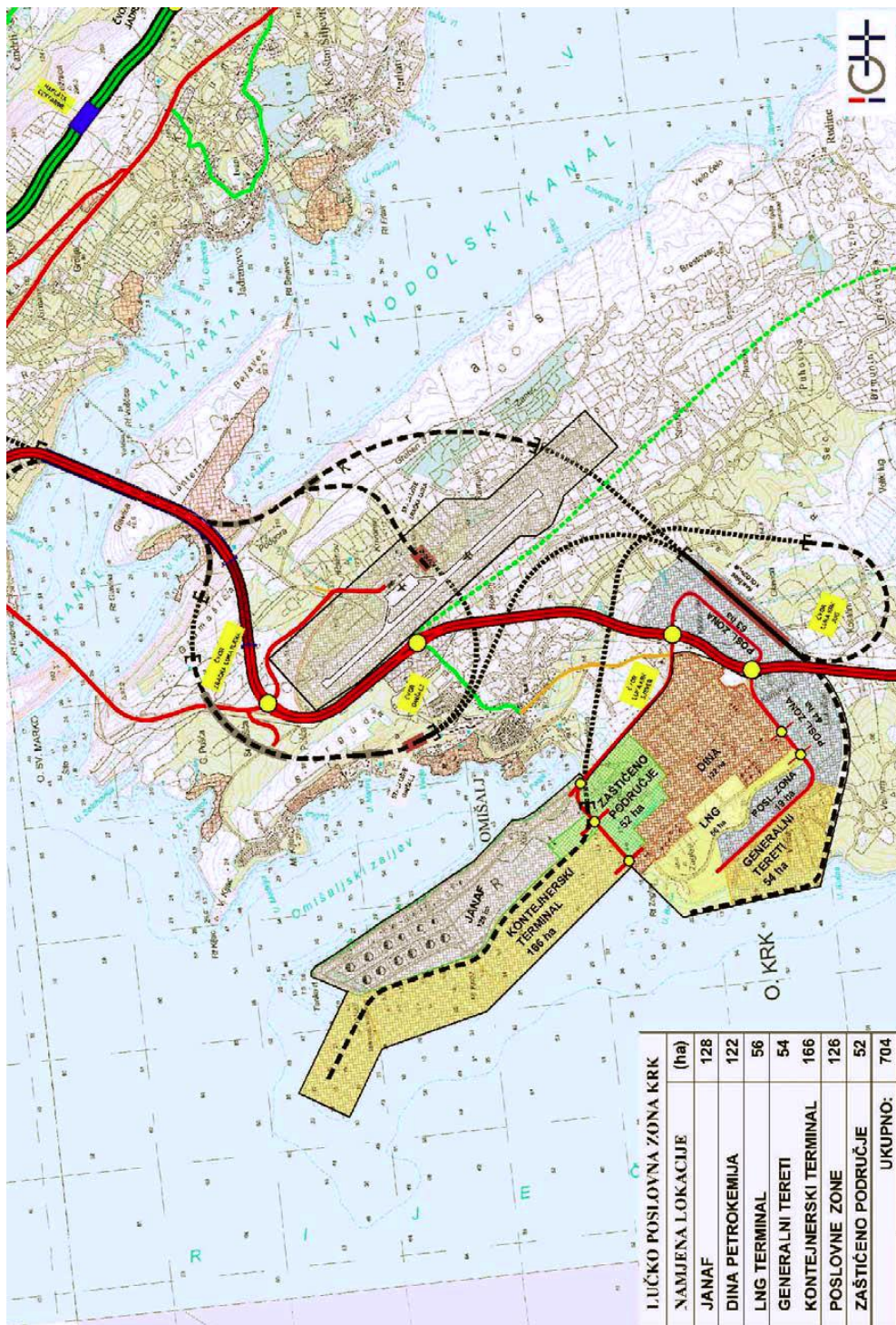
II. PLANSKO RAZDOBLJE (broj faza ovisan o potrebama): Višenamjenski terminal uz rt Tenka punta, površine 160 ha, Logistička zona 2, površine 46 ha.¹⁰¹

Koncepcija razvoja luke Omišalj – otok Krk prikazana je slikom 10.

¹⁰⁰loc.cit

¹⁰¹ loc.cit

Slika 10. Konceptija razvoja luke Omišalj – otok Krk



Izvor:Institut IGH d.d., „Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke“, sažetak, Rijeka – Zagreb, Ožujak, 2011

7. ZAKLJUČAK

Logistički su centri redovita pojava u svijetu i u suvremenom načinu poslovanja.

Cilj ovog rada je bilo prikazati utjecaj koji bi takvo logističko središte imalo na razvoj cijele svoje okoline, što je prikazano na primjeru projekta Miklavja, u zaleđu riječke luke, te na primjeru planiranja izgradnje nove luke na Krku.

Riječka je luka najvažnija pomorska luka na prostoru Republike Hrvatske. Rijeka je kopnom i morem najkraća veza Srednje i Srednjeistočne Europe sa susjednim prekomorskim zemljama, te kvalitetom pružanja usluga konkurira lukama Sjevernog jadrana u servisu svih vrsta tereta.

Projekt Miklavja je planirani intermodalni logistički centar u zaleđu riječke luke. Takav bi centar imao prometnu, industrijsku, trgovačku i distribucijsku funkciju. Projekt Miklavja predstavlja potporu gradu i luci čijim bi se razvojem povećao i olakšao prihvati i manipulacija tereta. Ovim će se projektom utjecati na sve razine gospodarstva.

Uz prethodno navedeni projekt postoji potreba za izgradnjom nove luke na otoku Krku kako bi se rasteretila luka Rijeka (Zagrebačka obala koja je dio projekta Gateway). Na tom bi se području izgradio kontejnerski terminal kapaciteta iznad 1 mil TEU jedinica godišnje. Realizacijom tog projekta kvaliteta pružanja usluga pri prijevozu tereta podigla bi se na mnogo višu razinu.

Luka Rijeka i njena okolica ključno su prometno – logističko čvorište. Uvođenjem modernizacije i poboljšanja u luku Rijeka ostavlja se dojam grada Rijeke kao isključivo industrijskog grada, te Rijeka stječe status modernog lučkog grada koji svojim sugrađanima pruža mnoge zanimljive poslovne ponude i priliku za uspjehom.

Rijeka će ostvarenjem već ranije spomenutih projekata postati ravnopravna s drugim bitnim europskim lukama. Povećanje prometa u riječkoj luci i izgradnja nove luke na otoku Krku pozitivno će utjecati na cjelokupno nacionalno gospodarstvo.

POPIS KRATICA

KRATICA	ZNAČENJE
RPP	Riječki prometni pravac
JANAF	Jadranski naftovod
LNG	Prirodni ukapljeni plin
Tj.	To jest
Sl.	Slično
EU	Europska Unija
TEU	Twenty – foot Equivalent unit
NAPAN	North Adriatic Ports Area – sporazum potpisan 1. Ožujka 2010. u Trstu čime je službenoformirana luka Sjevernog Jadrana, a kojom je Rijeka pristupila ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju
BDP	Bruto domaći proizvod
„ARA“	Lučko udruženje
CO2	Ugljični dioksid
Tzv.	Takozvani

CCA	Circa
ibid.	Ibidem
loc. cit.	locus citatum
op.cit.	opus citatum
str.	Stranica
itd.	I tako dalje
npr.	Na primjer

PRAVNI IZVORI I LITERATURA

a) Knjige

1. Črnjar, Mladen, Ekonomija i zaštita okoliša, Školska knjiga, Zagreb, Glosa, Rijeka, 1997. godina
2. Črnjar, M., „Ekonomika i politika zaštite okoliša“, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2002., str.192

b) Članci

1. Barić S., Devčić I., Valenčić M. (2008) *Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst*, Pomorski zbornik, 45/1
2. Nikolić G., Zelenika R. (2003) *Multimodalna ekologija-čimbenik djelotvornoguključivanja Hrvatske u europski prometni sustav*, Naše more, 50/3
3. Poletan Jugović T. (2008) *Relevantni indikatori prometnog rasta i dinamike robnihtokova*, Pomorstvo, 22/2
4. Poletan Jugović T. (2005) *Relevantni indikatori prometnog rasta i dinamike robnihtokova na paneuropskom koridoru Vb*, Pomorstvo, 19/2
5. Jugović, T. Poletan Jugović, D. Žgaljić (2010) *Model poticanja razvoja intermodalnogprometa*, Pomorstvo, 24/2
6. Vinšćak i suradnici (2010) *Rekonstrukcija riječkog prometnog sustava-suživot luke izželjeznice*, Željeznice 21, 9/1
7. Mladen Jardas, *Značenje i uloga Luke Rijeka u prometnom i gospodarskom razvitku Republike Hrvatske*, Pomorski zbornik 47-48 (2013.)
8. Zelenika, Nikolić, „Multimodalni transport u funkciji uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav“, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci*. 2003.
9. Poletan Jugović, Jurčić, „Logistički špediterski operator kao perspektiva klasičnog špeditera“, Pomorski fakultet, 2005

c) Pravni izvori:

1. Informacijski centar za europsko pravo, 2012
2. Službeni dokument Europske komisije, 2011.
3. Službeni dokument Europske komisije, 2010

d) Vrela s interneta

1. <http://www.ictsi.hr/povijest-luka-rijeka>
2. <http://hrcak.srce.hr/file/94206>,
3. www.pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strateska-prometna-promisljanja.html
4. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>
5. <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-ivan-milos.html>
6. www.portauthority.hr

e) Ostali izvori

1. Denona Bogović N., Frlan B. (2010) *Gospodarski učinci realizacije poduzetničke zone Miklavja*, Podloga za donošenje Odluke o proglašenju projekta od interesa Republike Hrvatske, Rijeka
2. Dundović Č. i grupa autora, (2010.) *Prostorna i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke – studija pomorskog i lučkog sustava*, Rijeka
3. Institut GDI d.d., (2011.), *Prostorno i prometno integralna studija Primorsko – goranske županije i grada Rijeke – sažetak*, Rijeka - Zagreb

