

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTETE U RIJECI

DIPLOMSKI RAD

**Utjecaj vlasničkih promjena na poslovanje
kontejnerskog terminala u luci Rijeka**

Anamaria Žigić

Rijeka, kolovoz 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTETE U RIJECI

DIPLOMSKI RAD

**Utjecaj vlasničkih promjena na poslovanje
kontejnerskog terminala u luci Rijeka**

Student: Anamaria Žigić

Kolegij: Brodarski i lučki menadžment

Mentor: Dr. sc. Blanka Kesić

JMBAG: 0112036708

Rijeka, kolovoz 2014.

Sadržaj:

1.	UVOD	1
1.1.	Predmet rada	1
1.2.	Svrha i cilj rada.....	1
1.3.	Korištene znanstvene metode	1
1.4.	Kompozicija rada.....	2
2.	POJAM I TEMELJNA OBILJEŽJA I ASPEKT VLASNIŠTVA LUKA I LUČKIH SUSTAVA	3
2.1.	Osnovna obilježja pomorskog sustava	3
2.2.	Pojam luke i lučkih sustava	6
2.3.	Aspekt vlasništva luka i lučkih sustava	8
2.4.	Pravna regulativa u svezi sa morskim lukama Republike Hrvatske.....	10
2.4.1.	Luke kao pomorsko dobro de lege lata	12
2.4.2.	Luke kao pomorsko dobro de lege ferenda	13
2.5.	Postojeće stanje u hrvatskim morskim lukama.....	14
3.	LUKA RIJEKA- RAZVOJ I POSLOVANJE.....	16
3.1.	Pomorsko-putnički terminal i poslovanje luke Rijeka	19
4.	KONTEJNERSKI TERMINAL U LUCI RIJEKA- ANALIZA TRENUTNOG STANJA I TENDENCIJE KRETANJA PROMETA	23
4.1.	Komparativne prednosti luka Rijeka	23
4.2.	Tendencije kretanja prometa u luci Rijeka	27
5.	UTJECAJ MODERNIZACIJE I VLASNIČKIH PROMJENA NA POSLOVANJE KONTEJNERSKOG TERMINALA U LUCI RIJEKA	35
5.1.	Usporedba razvoja prometa sjevernojadranskih luka Rijeka, Kopar i Trst	36
5.2.	Potreba suradnje sjevernojadranskih luka	41
5.3.	Institucijski i organizacijski oblik luke Rijeka	44
5.4.	Utjecaj vlasničkih promjena na poslovanje luke Rijeka.....	47
5.4.1.	Promjene u poduzeću Luka Rijeka od 1996.-2003. godine	48
5.5.	Adriatic Gate Container Teminal- AGCT	52
5.5.1.	Razvojni projekti	54
5.5.2.	Kontejnerski terminal Brajdica	55
5.5.3.	Zagrebačko pristanište.....	56

5.5.4. Modernizacija prema planu 2014.-2020.....	57
6. ZAKLJUČAK	61
LITERATURA.....	63
POPIS ILUSTRACIJA.....	66

1. UVOD

1.1. Predmet rada

Luka Rijeka najveća je i najprofitabilija luka Republike Hrvatske. U njoj se odvija odnosno ukrcava, iskrcava i prekrca najveća količina teretnog prometa u zemlji. Luka je to od međunarodnog značaja, a naročito u skupini Mediteranskih morskih luka gdje se nalazi zajedno sa lukom Trst i Kopar. Kao predmet ovoga rada može se definirati dakle luka Rijeka; trenutno stanje kontejnerskog prometa luke, tendencije kretanja istoga te modernizacija i promjena vlasničke strukture u tom kontekstu. Predmet ovoga rada jesu promjene koje su zadesile luku Rijeka i koje teže ka povećanju prometa i učinkovitosti same luke.

1.2. Svrha i cilj rada

Svrha rada jest da se prikaže stanje prometa i razvoj luke Rijeka kroz povijest, ali i trenutno stanje i buduća predviđanja. Naime, u posljednjem je desetljeću luka Rijeka osjetila brojne oscilacije po pitanju količine tereta odnosno prometa u luci; od naglog pada, stagnacije te ponovno uzletne putanje unatrag dvije godine. Pozitivna su se kretanja nastavila i u tekućoj 2014.-oj godini, a predviđanja za do 2020.-e govore o još boljim vremenima. Ovim se radom želi ukazati kako je modernizacija luke, koja je još uvijek aktualna i u toku, ali i promjena vlasničke strukture utjecala ili utječe na promet luke, a naročito na kontejnerski promet.

1.3. Korištene znanstvene metode

Tijekom izrade diplomskog rada korišteni su različiti izvori: znanstveni članci, knjige, Internet izvori te statistički ljetopisi Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske.

Znanstvene metode koje su dominirale pri izradi seminarskog rada su metoda kompilacije, gdje se kombinirao sadržaj navedene literature, zatim metoda analize u kojoj su razmotrene postojeće činjenice i sudovi, pojmovi i zaključci i rastavljeni na manje jedinice. Iako je tema vrlo atraktivna i zanimljiva literatura se pokazala prilično oskudnom, naročito u pogledu ključnog dijela rada koji se odnosi na vlasničku strukturu i promjene u pogledu toga.

1.4. Kompozicija rada

Rad se sastoji od šest poglavlja. Prvi dio jest *UVOD* koji upoznaje sa predmetom, svrhom i ciljevima rada, korištenim znanstvenim metodama u izradi rada te samom kompozicijom istoga. Drugo poglavlje- *POJAM I TEMELJNA OBILJEŽJA I ASPEKT VLASNIŠTVA LUKA I LUČKIH SUSTAVA*, je upoznavanje sa osnovnim pojmovima rada; vlasničkom strukturom, lukom i lučkim sustavima. Ovdje se pojašnjava detaljno spomenute pojmove te navodi na daljnju razradu same tematike. Treći dio odnosi se na sam predmet ovoga rada pa nosi naziv *LUKA RIJEKA-RAZVOJ I POSLOVANJE*. Ovaj se dio bazira na detaljnijem povijesnom razvoju i napredovanju Luke Rijeka, stanju u kretanju prometa tereta luke te budućim predviđanjima i tendencijama kretanja prometa. Četvrti dio precizira se u pogledu Luke Rijeka- *KONTEJNERSKI TERMINAL U LUCI RIJEKA- ANALIZA TRENUTNOG STANJA I TENDENCIJE KRETANJA PROMETA*. Ovdje se također analizom statističkih podataka ukazuje na prijašnje stanje i promjene kroz godine u kontekstu kontejnerskog prometa luke. Peto poglavlje ključan je dio ovoga rada- *UTJECAJ MODERNIZACIJE I VLASNIČKIH PROMJENA NA POSLOVANJE KONTEJNERSKOG TERMINALA U LUCI RIJEKA*. Nastojalo se u njemu obuhvatiti najbitnije stavke koje su utjecale na same promjene vlasničke strukture poduzeća i modernizaciju, ali i ono do čega su te promjene dovele i čemu su pogodovale. Posljednji dio jest *ZAKLJUČAK*.

2. POJAM I TEMELJNA OBILJEŽJA I ASPEKT VLASNIŠTVA LUKA I LUČKIH SUSTAVA

2.1. Osnovna obilježja pomorskog sustava

Promet je prijevoz ljudi, dobara i informacija s jednog mesta na drugo. Promet sačinjavaju: infrastruktura (ceste, željeznička pruga, aerodromi, luke...), prometala (cestovna vozila, željeznička vozila, zrakoplovi, brodovi...) i operacije (svjetla, znakovi, kontrola zračnog prometa). Promet se dijeli na kopneni, zračni i vodni promet. U kopneni promet spada cestovni i željeznički promet, a u vodni spada riječni i pomorski promet.

Pomorstvo u užem smislu je umijeće plovidbe morem, odnosno vještina upravljanja i manevriranja brodovima, dok u širem smislu pomorstvo obuhvaća sve vrste djelatnosti vezane uz korištenje mora. Pod tim se misli na more u prometnom smislu, ali i izvorom prirodnih dobara¹. Osnovni medij koji omogućuje razvoj pomorstva je svjetsko more. Ono povezuje sve kontinente koji su slikovito rečeno „golemi otoci svjetskog oceana²“, pa je u tom slučaju pomorski promet i jedini način povezivanja istih. To je naravno vrijedilo prije razvjeta zračnog prometa u relativno novije vrijeme. Pomorski je promet najjeftiniji način povezivanja; u njegovom slučaju nije potrebno graditi ga (osim luka) niti održavati. Tome pridonosi i neograničena propusna moć morskih putova te sve veći ionako golemi kapacitet morskih brodova. Uostalom, pomorski su putovi slobodni i otvoreni svim zemljama što naravno ima veliku gospodarsku, a naročito geopolitičku važnost. Prednost imaju one zemlje koje izravno izlaze na svjetsko more. Još od davne povijesti ističe se velika važnost i utjecaj pomorstva za gospodarski razvoj i kulturni napredak čovječanstva.

Sukladno kompleksnosti pomorstva kao djelatnosti, nameće se i potreba za sustavnim pristupom kao preduvjetom za uspješan razvitak pomorskih djelatnosti. „Pojam sustav najopćenitije podrazumijeva opću povezanost objekata i pojave. Ovisno o pristupu tom pojmu, svrsi njegova definiranja, području interesa i dr., postoje različite definicije tog pojma, a najopćenitija je: „Sustav je organizirani i uređeni skup djelova³“.⁴“

¹ V. Brajković, „Pomorstvo“, Pomorska enciklopedija, sv. 6, Zagreb, 1983., str. 341

² Stražićić, N., „Pomorska geografija svijeta“, Školska knjiga, Zagreb, 1996., str. 3.

³ Trbojević- Gobac S., Tehnologija proizvodnih procesa, Informator Zagreb, 1987., str. 9.

⁴ Dundović Č., Pomorski sustavi i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003., str. 29

Govoreći općenito o sustavu, najjednostavnije gledano to je skupina elemenata unutar koje se odvijaju procesi i funkcije nad kojima postoji određena kontrola. Sustavni pristup ima metodološki karakter te nastoji spriječiti automatizam i to na način da nalaže prvenstveno promjene u pristupu kod dogovaranja i odlučivanja, a tek potom i promjene u strukturama. Sustavni pristup temelji se sna sustavnom mišljenju čija je bit sagledavanje funkcije i cilja postojanja promatranog predmeta, pojave ili organizacije, a ne samo njihove strukture i vanjskog izgleda. Jedno od osnovnih obilježja sustavnog pristupa je interdisciplinarnost, odnosno sagledavanje pojave sa gledišta različitih znanstvenih disciplina kako bi se dobila cjelovita slika. Osnovne značajke sustavnog pristupa su sljedeće: sustav je dio veće cjeline, izučavaju se i definiraju veze s okolinom, definira se njegova funkcija u cjelini, elementi sustava također se definiraju u cjelini, uspješnije funkcioniranje sustava postiže se drugačijim povezivanjem elemenata te ponašanje sustava prati se kroz dulje vrijeme.

Svaki sustav je sastavni dio veće cjeline i sastavljen je od određenog broja elemenata karakterističnog obilježja. Prema tome sustav možemo podijeliti na apstraktni (sastavljen od pojmove i ideja), prirodni (tehnički i tehnološki) i društveni sustav. Sustav nije bilo kakav skup elemenata već je za njegovo djelovanje nužno da ti elementi budu povezani. S obzirom na broj veza između elemenata sustavi mogu biti nultog tipa (ne postoji veza između elemenata), nepotpunog tipa (veza postoji samo između pojedinih elemenata) te potpunog tipa (svi elementi su povezani). Prema vremenu promatranja utvrđuje se da li je sustav deterministički ili stohastički. Deterministički sustav je sustav kod kojeg određeni ulaz uvijek rezultira istim izlazom. Krutost ovog sustava uvjetovana je točnošću i predvidljivošću u ponašanju pa je i upravljanje jednostavnije. Kod stohastičkog sustava određeni ulaz ne rezultira uvijek istim izlazom. Uz nepredvidivost i sposobnost prilagođavanja, ova vrsta sustava odlikuje se samopodešavanjem. Sustavi se mogu razlikovati i prema još nekim kriterijima kao što je promjenjivost strukture (statičan i dinamičan), postojanje cilja (postojanje cilja i nepostojanje cilja), osobina veza (mehanički i organizmičan), odnosu prema okolini (otvoreni i zatvoreni), prema obliku (linijski, prstenasti, mrežasti, potpuni, kružni i centralni).

Razmatrajući nešto uže za potrebe pomorstva, definira se pomorski sustav, koji se objašnjava kao skupina gospodarstvenih i negospodarstvenih djelatnosti u svezi s morem. Sa stajališta funkcionalne međuvisnosti sve pomorske djelatnosti čine dva podsustava i to pomorsko gospodarstvo i negospodarske pomorske djelatnosti. Pomorsko gospodarstvo može izdvojiti u zaseban sustav koji tvore dva podsustava. U prvi podsustav spadaju morsko brodarstvo,

morske luke, brodogradnja, pomorske agencije, lučka špedicija, opskrba brodova i lučka industrija, dok u drugi podsustav pripadaju djelatnosti koje se bave eksploatacijom mora u pogledu iskorištavanja njegovih bogatstava (ulov, uzgoj, promet i prerada morske ribe) te primorski turizam i ugostiteljstvo. Strukturu pomorskog sustava moguće je definirati u horizontalnom i vertikalnom smislu. Pomorski sustava u sveobuhvatnom smislu dio je gospodarskog nacionalnog, gospodarskog i društvenog sustava. U užem smislu pomorski sustav predstavlja skupinu djelatnosti pomorskog gospodarstva, a i drugih gospodarskih djelatnosti i izrazita je međunarodna djelatnost nacionalnoga gospodarskog sustava. Između pomorskog i gospodarskog sustava postoji povezanost koja proizlazi iz činjenice da je dio djelatnosti vezanih uz more privrednog karaktera, pa je time i sastavni dio gospodarstva.

Pomorskim sustavom se može upravljati u dvije faze koje obuhvaćaju: odabir upravljačkih akcija za ostvarenje cilja te provođenje odabranih upravljačkih akcija.

Kod upravljanja pomorskim sustavom vrlo je važno da je cilj jasno i precizno definiran i to na način da bude razumljiv svima koji će sudjelovati u njegovu ostvarenju. Ukoliko se radi o cilju koji će biti realiziran u koracima, tada treba definirati pojedinačne ciljeve koji su bliži, jednostavniji i lakši. Veoma važan element kod upravljanja sustavom je odlučivanje koje bez obzira na čemu je osnovano mora biti optimalno, s time da prednost imaju informacije znanstvenog tipa koje su objektivne i precizne. Kontrola se provodi nakon realizacije odluke, te se zato rezultati provjere ne mogu koristiti za usmjeravanje realizacije planiranog cilja, već je njihova primjena moguća u provedbi sličnih odluka. Prilikom upravljanja sustavom potrebno je voditi računa da se ne naruše veze između glavnih dijelova sustava. Prethodnom provjerom ponašanja sustava koji se tek uspostavlja, izbjegavaju se pogreške koje se bez odgovarajuće kontrole mogu javiti nakon direktnе promjene odluke na stvarni sustav.

2.2. Pojam luke i lučkih sustava

Morske luke su ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava zemlje. One su vrlo važna i u pomorskoj trgovini nezaobilazna poveznica u prijevoznom lancu, što ih obvezuje da budu učinkovite u obavljanju svih lučkih poslova uz visoki stupanj sigurnosti i zaštite ljudi, roba i okoline. Promet je, nesporno temeljna funkcija morskih luka, ali promjene u načinu prijevoza, vremensko, prostorno i dinamičko usklađivanje svih aktivnosti vezanih za protok robe, stavlja luke pred nove izazove i pruža mnogo veće mogućnosti razvoja⁵.

More je prometnica koju ne treba izgrađivati, no potrebno je stajalištima izgraditi luke koje će predstavljati čvorišta kopnenog i pomorskog prijevoza. Luke su polazišne točke za razvoj pomorskog gospodarstva. Luke su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi⁶.

Za razvoj luke, prema autorici Kesić B., važni su mnogobrojni čimbenici, a najvažniji među njima su prije svega prirodno-geografski položaj luke, prirodne karakteristike luke, tehnička pogodnost luke, organizacija poslovanja, carinski režim luke, tarife i tarifna politika, ekonomska snaga zaleda luke, razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, te unutrašnjih plovnih putova, uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike te politički odnosi⁷.

Razvrstaj luka vrši se prema važećim zakonima i propisima Republike Hrvatske, Pomorskom zakoniku iz 2004.g. i Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama.

Razvrstaj luka proveden je na temelju nekoliko različitih kriterija⁸.

Prema *namjeni* luke se dijele na luke otvorene za javni promet te luke posebne namjene. Prema *veličini i značenju* za Republiku Hrvatsku luke otvorene za javni promet dijele se na: luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku luke županijskog i luke lokalnog značenja. S obzirom na *djelatnostima* koje obavljaju u lukama posebne namjene luke se dijele na vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma, industrijske luke, sportske luke, ribarske luke i dr.

Uloga i značenje luke rezultat su njene prometne, trgovačke ili industrijske funkcije, ali i većeg broja utjecajnih gospodarskih i političkih čimbenika. Luke imaju svoja obilježja baš kao i brodovi i mogu se podijeliti prema većem broju kriterija u koje spadaju namjena

⁵ Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadžić A. Položaj luka sjevernog Jadrana (Rijeka, Pula, Zadar i Šibenik) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske. Rijeka, 2008.

⁶ Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: "Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka", Informatologija. Vol. 40, br. 2, 2007., str. 146–152.

⁷ Kesić, B. Ekonomika luka. Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2003, str. 53.

⁸ Kesić, B., Jugović, A. Menadžment pomorsko putničkih luka. Sveučilište u Rijeci, Liber d.o.o., Rijeka, 2006, str. 8.

(luke za javni promet i luke posebne namjene), zemljopisni položaj, veličina, količina prometa, vodostaj, robni tokovi, djelatnosti koje se obavljaju, vrsti tereta, brodova...

Luka ima tri osnovne funkcije i to prometnu, trgovačku i industrijsku. Prometna funkcija luke ujedno jest i preduvjet postojanja trgovačke i industrijske funkcije luke. Da bi luka mogla obavljati prometnu funkciju mora zadovoljiti sljedeće zahtjeve:

Raspolažati odgovarajućim prekrcajnim sredstvima te imati dobru kopnenu povezanost sa zaleđem i razvijene pomorske veze. Prometnu funkciju luka može optimalno ostvariti samo ako postoji usklađenost unutar infrastrukture. Trgovačka funkcija luke razvila se iz prometne funkcije i zahvaljujući trgovačkoj funkciji luka služi kao posrednik u prometu između dva područja međusobno rastavljena morem. Trgovačka funkcija obuhvaća kupoprodaju robe i dodatne zahvate na robu koji povećavaju tržišnu vrijednost, a isto tako mora imati dobre kopnene i pomorske veze, dovoljne količine robe i odgovarajuće skladišne kapacitete. Industrijska funkcija luke nastala je na temelju trgovačke funkcije odnosno kao njezin dodatak, dok u novije vrijeme predstavlja veće značenje, jer su luke postale poželjna mjesta za smještaj različitih industrijskih grana u kojima se obavlja industrijska prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda. Da bi luka mogla obavljati industrijsku funkciju mora udovoljiti mikro uvjetima (dubinu mora i maritimna obilježja, terenske uvjete i potrebnu infrastrukturu) i makro uvjetima (položaj i značenje luke u svjetskoj privredi, položaj luke prema sirovinama i tržištu, stupanj koncentracije tereta i gospodarska razvijenost).

Morske luke su ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava, akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti zemlje. One su dio prometnog sustava zemlje i zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih putova i prijevoznih sredstava. Ne pripadaju niti jednoj prometnoj grani, već predstavljaju čimbenik o kojem ovisi pravilno i učinkovito funkcioniranje svih ostalih sudionika. To su javne institucije sa karakteristikama koncentracije prometa na manji broj većih luka, te različitih ekonomskih funkcija u luci. Posluju prema osnovnim ekonomskim načelima s ciljem pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti⁹.

Lučki sustav može se definirati kao dio svjetskog prometnog sustava u kojem se zbivaju promjene između osnovnih nositelja pomorskog i kopnenog prometa. To je složen, dinamički, otvoreni i stohastički i organizacijski sustav sa svim elementima potrebnim za odvijanje najpovoljnijeg prekrcajnog procesa i njegovog upravljanja. Da bi lučki sustav

⁹ Dundović Č., Pomorski sustavi i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003., str. 83.

pravilno funkcionirao i ostvarivao postavljene ciljeve, nužno je da svi elementi sustava djeluju povezano. Lučki sustav sastoji se od lučke infrastrukture (podgradnje) u koje spadaju objekti za sigurnost plovidbe, lukobrani, operativne obale te lučke, cestovne i željezničke prometnice. Oni se nazivaju pasivnim objektima. Također, lučki sustav sadrži i suprastrukturu (nadgradnju) odnosno nepokretnе objekte te lučku mehanizaciju (transportna sredstva i uređaje).

2.3. Aspekt vlasništva luka i lučkih sustava

Prije detaljnije rasprave o aspektu vlasništva luka i lučkih sustava, potrebno je definirati sam pojam vlasništva:

„U objektivnom smislu sve što nekome pripada, sve njegove stvari i prava, a u subjektivnom smislu ovlast raditi po svojoj volji sa sućanstvom (predmetom vlasništva) i koristima koje ono donosi, uz isključenje svakog drugog od toga. Temeljne značajke vlasništva su pripadanje i sloboda autonomne ovlasti vlasnika da postupa sa svojim stvarima.¹⁰“

Ustav Republike Hrvatske kao temeljni konstitutivni akt, jamči pravo vlasništva kao jedno od temeljnih prava čovjeka i građanina. Stoga je nepovredivost prava vlasništva, uz slobodu, jednakost, nacionalnu ravnopravnost i ravnopravnost spolova, poštivanje prava čovjeka, vladavinu prava, očuvanje prirode i čovjekova okoliša, proglašio jednom od najviših vrednota ustavnog poretku. Pravo vlasništva jamči se do te mjere da ga je tek kao iznimku, zakonom u interesu Republike Hrvatske, moguće ograničiti ili oduzeti uz naknadu tržišne vrijednosti u okviru postupka izvlaštenja.

Međutim, osim općeg, Ustav Republike Hrvatske propisuje i posebno stvarnopravno uređenje za određene stvari, polazeći od njihovog značaja za život šire zajednice. To prije svega znači da, bez obzira na titularna vlasništva, cijelo društvo ima legitiman interes da te stvari iskorištava i upotrebljava. More, morska obala, otoci i vode, pored ostalih vrednota propisanih čl. 52. st. 1. Ustava¹¹ i zakonom su određeni kao dobra od interesa za Republiku Hrvatsku i uživaju njezinu osobitu zaštitu. Način na koji dobra od interesa za Republiku Hrvatsku ovlaštenici prava na njima i vlasnici mogu upotrebljavati i iskorištavati prema Ustavu propisano je posebnim zakonima.

¹⁰ <http://limun.hr/main.aspx?id=349445&termId=23047> (28.7.2014).

¹¹ Ustav Republike Hrvatske: <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/232289.html> (28.7.2014.)

„U granicama vlasništva, vlasnik ima među ostalim pravima, pravo posjedovanja, uporabe, korištenja i raspolaganja svojom stvari. Međutim, mogućnost stjecanja stvarnih i obveznih prava na pomorskom dobru, njihov upis u zemljische knjige, kao i prava koja proizlaze iz postupka pretvorbe društveno-pravnih subjekata, koji je obuhvatio nekretnine koje su po zakonu pomorsko dobro ili im je takav status utvrđen odlukom nadležnog tijela, moraju poštivati posebnost uređenja odnosa koji traži pristup općem dobru. Rješenje sukoba oprečnih interesa, potrebe za zaštitom pomorskog dobra od njegove devastacije i nužnost njegovog gospodarskog valoriziranja, dodatno je otežano izuzetnom podnormiranošću pomorskog dobra i nedostatkom cijelovito razrađene dugoročne strategije njegove zaštite i iskorištanja.¹²“

Uvijek prisutna problematika pomorskog dobra vezana je i uz njegov vlasničkopravni aspekt. Vlasništvo kao temeljno stvarno pravo zaštićeno Ustavom, ne može „prijeći granicu“ pomorskog dobra niti na njemu postići onakav učinak kakav se od tog pravnog instituta očekuje prema njegovoj pravnoj prirodi. „Pravo vlasništva je stvarno pravo na određenoj stvari koje ovlašćuje svoga nositelja da s tom stvari i koristima od nje čini što ga je volja te da svakoga drugoga od toga isključi, ako to nije protivno tuđim pravima ni zakonskim ograničenjima.¹³“

Stvari, odnosno dobra, na koja se proteže stvarnopravni režim vlasništva, dijelimo na opća i javna dobra, a njih možemo razvrstati u dvije podskupine; javna dobra u općoj upotrebi i javne stvari u javnoj upotrebi, namijenjene da neposredno služe javnim djelatnostima. *Res communes omnium* (opća dobra) predstavljaju zračni prostor, more, morska obala, unutrašnje vode i ostala dobra koja kao cjeline ne mogu biti objekti prava vlasništva niti drugih stvarnih prava. *Res publicae* (javna dobra) obuhvaćaju *res publicae in publico uso* odnosno javna dobra u općoj upotrebi i podrazumijevaju; javne ceste, luke, željeznice kao dobra na kojima se ne može imati pravo vlasništva i javne stvari u javnoj upotrebi namijenjene da neposredno služe javnim djelatnostima, u koju skupinu svrstavamo vojarne, sudske i školske zgrade i ostalo, na koje djeluje ograničeni stvarnopravni režim.

Prema svemu navedenom, temeljna razlika općeg i javnog dobra sastoji se u mogućnosti da budu objekt stvarnih prava, a time i prava vlasništva. Za razliku od općih dobara, koja ne mogu biti u ničijem vlasništvu, javna dobra mogu biti u vlasništvu određenog javnopravnog subjekta i tako predstavljati dio njihove imovine.

¹² Skorup V.; Vlasničkopravni aspekti pomorskog dobra, <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-vlado-skorup.html> (28.7.2014.).

¹³ Ibidem

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama stupio je na snagu 2003. godine. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama na cjelovit način obuhvaća područje pomorskog dobra i morskih luka. Uređujući pravni status pomorskog dobra, utvrđujući njegove granice te upravljanje i zaštitu, definira pomorsko dobro kao opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, koje uživa njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan tim istim Zakonom¹⁴. Pomorsko dobro u tom smislu čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Dijelom kopna smatra se, morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izливaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.

2.4. Pravna regulativa u svezi sa morskim lukama Republike Hrvatske

Primjenjivi zakonski propisi i podzakonski akti prema kojima se razvijao model upravljanja lučkim sustavom u Republici Hrvatskoj su:

- Ustav Republike Hrvatske,
- Zakon o koncesijama,
- Pomorski zakonik,
- Zakon o morskim lukama,
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama,

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama pokušao je objediniti sve pravne propise i zakonske akte o morskim lukama i pomorskom dobru. Pomorsko dobro je i dalje zadržalo tradiciju ovih prostora glede statusa lučkog zemljišta kao pomorskog dobra, odnosno općeg dobra od interesa za Republiku Hrvatsku na kojem se ne može stjecati vlasništvo niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Prema Ustavu Republike Hrvatske, članak 52. propisuje: „More, morska obala i otoci, vode, zračni prostor, rudno blago i druga prirodna bogatstva, ali i zemljište, šume, biljni i životinjski svijet, drugi dijelovi prirode, nekretnine i stvari od osobitog kulturnoga, povijesnoga, gospodarskog i ekološkog značenja, za koje je zakonom

¹⁴ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama: <http://www.zakon.hr/z/505/zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama> (28.7.2014.)

određeno da su od osobitog interesa za Republiku Hrvatsku, imaju njenu osobitu zaštitu“ Prema članku 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama „pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan ovim Zakonom¹⁵“. Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.

U smislu stavka 2. ovoga članka, dijelom kopna smatra se: morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izljevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva. Iz gore citiranog članka vidljivo je da se luke u svojim granicama lučkih područja smatraju općim tj. pomorskim dobrom.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama određuje da je pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku (čl.3.) da se luke smatraju pomorskim dobrom (čl.3.,st.3.) te da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi (čl.5., st.2.). Zbog nevlasničkog karaktera pomorskog dobra, ono se može koristiti isključivo putem koncesija(čl.7.) koje obuhvaćaju posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra¹⁶.

Pomorsko dobro na prostorima Hrvatske u stoljetnoj je pravnoj tradiciji uređeno i definirano kao opće dobro. Ovaj pravni režim temelji se na dva ključna načela: da su stvari u općoj uporabi i izvan pravnog prometa (*lat. Res extra commercium*) te na načelu jedinstva zemljišta i zgrade, tj. jedinstvenosti nekretnine (*lat. Superficies solo cedit*). Posljedica ovih načela je zabrana stjecanja prava vlasništva i drugih stvarnih prava na nekretninama unutar tog režima, a pomorskim dobrom tj. lučkim prostorom gospodarski se raspolaže kroz administrativnu dozvolu za korištenje odnosno koncesiju.

„Morske su luke i lučko okruženje ključni podsustavi pomorskoga i prometnoga sustava države te sudjeluju u razvoju lučkih i brojnih pratećih gospodarskih djelatnosti, čime utječu na razvoj lokalnoga, regionalnoga i nacionalnoga gospodarstva. U uvjetima procesa globalizacije, liberalizacije, privatizacije, restrukturiranja, informatizacije te, zbog monopolnoga položaja u prijevozu masovnih tereta, morske se luke kontinuirano moraju prilagođavati suvremenim uvjetima poslovanja da bi ostale konkurentne na svjetskome

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Vidi Hlača Vinko, “ Morske luke u režimu pomorskog dobra i koncesije”, Pomorsko dobro i koncesije, Rijeka 1995.

globalnom tržištu. Danas su najveće i najefikasnije luke u svijetu i dalje javne luke, ali samo nekolicinom upravlja javni sektor. Upravo u nemogućnosti ostvarivanja svojih razvojnih ciljeva, luke su se okrenule privatnome sektoru kao partneru u financiranju i upravljanju iz nekoliko razloga: kontinuirane potrebe za unapređenjem operativne efikasnosti, povećanja uslužnoga kapaciteta, modernizacije i unaprjeđenja nivoa pružanja lučkih usluga, te zahtjeva investiranja koji se nalaze izvan finansijskih i upravljačkih mogućnosti javnih lučkih vlasti.^{17“}

2.4.1. *Luke kao pomorsko dobro de lege lata*

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama određuje da je pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku (čl.3.) da se luke smatraju pomorskim dobrom (čl.3.,st.3.) te da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi (čl.5., st.2.). Zbog nevlasničkog karaktera pomorskog dobra, ono se može koristiti isključivo putem koncesija(čl.7.) koje obuhvaćaju posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra. Institut koncesija uređen ZPDML (čl.16. do čl. 39.) ima prednost pred Zakonom o koncesijama jer je ZPDML lex specialis u odnosu na ZOK kao lex generalis.

Međutim, za obavljanje lučkih djelatnosti kao posebne vrste gospodarskih djelatnosti, važe odredbe ZPDML koji ima narav posebnog zakona u odnosu na ZOK i Pomorski zakonik, stoga se lučke djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet mogu obavljati samo na temelju koncesija propisanih odredbama ZPDML. Koncesije se mogu dati nekom trgovačkom društvu samo na temelju javnog prikupljanja ponuda. Trgovačka društva nastala pretvorbom društvenih poduzeća luka imala su pravo prema starom Zakonu o morskim lukama dobiti koncesiju (prvenstvena koncesija – čl.62. ZML) na temelju njihova pisanog zahtjeva bez javnog prikupljanja ponuda. Zakon o koncesijama je donesen u specifično ratno vrijeme u svrhu određivanja najosnovnijih pravila našeg koncesijskog prava.

Nositelj vlasti na pomorskom dobru, na temelju članka 10.st.1. ZPDML je Republika Hrvatska koja tim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara, a to čini neposredno putem županija, općina, gradova i Lučkih uprava (delegirane nadležnosti). Ovo znači da država nije i ne može biti vlasnik na pomorskom dobru, nego da o njemu skrbi – ima vlast. ZPDML nastavlja pravnu tradiciju izričitom zabranom stjecanja prava vlasništva i drugih

¹⁷ Perić- Hadžić A., Javno-privatno partnerstvo- model ubrzanog razvoja morskih luka Republike Hrvatske, doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, 2011.

stvarnih prava na pomorskom dobru (čl.5.st.2.). Pravna konstrukcija ZPDML temelji se na načelu jedinstvenosti nekretnine, odnosno jedinstva zemljišta i zgrade (*superficies solo cedit*). Za razliku od svog prethodnika, Pomorskog zakonika iz 1994. godine, nema ni jedne odredbe koja bi izazivala pravnu sumnju i otvarala mogućnost pravne odvojenosti zemljišta i objekta na pomorskom dobru pa tako propisuje: „Gradevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra“ (čl.5.st.1.). Važno je naglasiti da je ovaj zakon donesen 2003. godine i stupio je na snagu nekoliko godina kasnije od Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima.

2.4.2. *Luke kao pomorsko dobro de lege ferenda*

Vidljivo je da je pitanje jedinstvenosti nekretnine, odnosno jedinstva zemljišta i zgrade svakako jedna od bitnih prepreka za povećanje ulaganja u lučki sektor. Stoga bi bilo korisno izvršiti usklađivanje i noveliranje Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, i to u cijelom nizu odredaba, kao sistemskim propisom koji tu mogućnost predviđa. Samo izmjenom ovog propisa i njegovim eventualnim usklađivanjem sa ZVDSP otvorila bi se pravna mogućnost razbijanja jedinstva zemljišta i zgrade na pomorskom dobru i stjecanje prava vlasništva na objektu dok traje koncesija. Do tada u ovom režimu vrijedi načelo jedinstvenosti nekretnine, bez iznimke. Kako je upravo u tijeku usklađivanje ZPDML sa Zakonom o koncesijama prava je prilika da se provedu potrebne izmjene.

„Teško je, međutim, očekivati da će zakonodavac, s obzirom na pravnu tradiciju Hrvatske, tek tako odstupiti od ovog načela i načela zabrane stjecanja prava vlasništva, o čemu svjedoči i činjenica da novelom iz prosinca 2006. godine to pitanje, kao krupno i rizično, nije ni taknuto, pa čak ni u pogledu konačnog razrješenja kada se to i u kojim situacijama, po prethodnim propisima, na valjan način, iznimno moglo steći pravo vlasništva na pomorskom dobru, do određenog datuma. Jasnije definiranje pitanja nadoknade za ulaganja na pomorskom dobru po prestanku koncesije svakako bi moglo povećati privlačnost ulaganja u hrvatske luke.¹⁸“

¹⁸ Batur T., Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010., str. 677.-692.

2.5. Postojeće stanje u hrvatskim morskim lukama

Suradnja na temelju načela javno- privatnog partnerstva jedan je od danas najprihvatljivijih načina razvoja lučkih kapaciteta u Europi i svijetu. U Hrvatskim lukama do sada nije bilo primjera ovakve suradnje između privatnog i javnog sektora, međutim upravo na ovim načelima u luci Ploče uređuju se odnosi između Lučke uprave i ovlaštenika koncesije poduzeća Luka Ploče d.d. za nove terminale koji se upravo grade u luci Ploče kao prvi primjer u hrvatskoj lučkoj praksi. Lučka uprava Ploče izgradit će temeljnu lučku infrastrukturu (jaružanje prilaznog kanala na dubinu od 15 m, operativnu obalu sa Ro-Ro rampom u dužini 310 metara i ukupno 4 hektara zaobalne površine). Ovlaštenik koncesije Luka Ploče d.d. dužna je prema koncesijskom ugovoru terminal opremiti prekrajnjom opremom i to: mobilne dizalice za prekrajanje kontejnera kapaciteta 35.000 TEU40 jedinica godišnje te u roku od četiri godine instalirati mostnu dizalicu za kontejnere uključujući i drugu potrebnu lučku mehanizaciju (tegljači, prikolice, liftovi i dr.) Promjene u strukturi i količini tereta koji se transportiraju kroz luke, kao i novi pristup tržištu prometnih usluga treći su aspekt potrebnih promjena. Promet jest temeljna funkcija svake luke, međutim krajnji domet nisu ni industrijska ni trgovačka uloga luke, već komercijalizacija svih aktivnosti. To podrazumijeva marketinški pristup potrebama i zahtjevima lučkih korisnika. Luke bi trebale prestati biti samo klasične pretovarne luke, one trebaju na svojim područjima razvijati tzv. „*value added*“ aktivnosti sa povećanjem dodane vrijednosti kao što su (opremanjivanje i dorada roba, pakiranje, etiketiranje, sklapanje i sl.) te postati distribucijski centri i logističke platforme u svrhu povećanja konkurentnosti luke i prometnog pravca¹⁹.

Ove promjene u hrvatskim lukama na samom su početku, pri čemu je u samom početku, što zbog objektivnih ili subjektivnih razloga učinjeno dosta pogrešaka. Posebno je potrebno istaknuti problem dodjele prvenstvene koncesije. Tu je dolazilo do sukoba interesa između Lučkih uprava i novoosnovanih trgovačkih poduzeća koja su nastala pretvorbom bivših društvenih poduzeća luka, koja su do uspostave Lučkih uprava (1997.) obavljala cjelokupnu lučku djelatnost na čitavim lučkim područjima.

Razvoj lučkog sustava RH bitni su elementi lučke, ali i pomorske, prometne i gospodarske politike. S aspekta gospodarskog razvoja, ciljevi razvitka lučkog sustava nisu autonomni u odnosu na ostale ciljeve društvenog i gospodarskog razvitka neke zemlje. U tom

¹⁹ Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske 2000.-2010., Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 2001.

smislu ciljevi gospodarskog i prometnog razvijanja zemlje hijerarhijski su viši ciljevi i ujedno determinante za određivanje ciljeva lučke politike. Kako bi se ostvarili ciljevi lučke politike potrebno je ispuniti određene zahtjeve. Jedan od bitnih zahtjeva je i taj da se lučka politika temelji na odgovarajućim načelima. Načelima lučke politike utvrđuju se osnovna pravila djelovanja lučkog sustava i ponašanja kreatora lučke politike. Budući je potrebno razvitak hrvatskog lučkog sustava uskladiti s rješenjima koja se primjenjuju u lukama EU bilo bi korisno usvojiti i temeljna načela europske lučke politike, koja su prema predloženim rješenjima Transportne komisije Europskog parlamenta kako slijedi:

- autonoman položaj lučkih uprava
- slobodno tržišno natjecanje između i unutar morskih luka
- pokriće stvarnih troškova od strane lučkih korisnika
- isključenje bilo kakvog oblika diskriminacije (na bazi nacionalnosti, zlouporaba dominantne pozicije, osporavanje slobode uspostavljanja ili pružanja usluga)
- integracija luka kroz zajedničku prometu politiku EU
- razvitak luka u skladu sa načelima održivog razvoja i zaštite okoliša.

„Svakako najznačajnije obilježje luka u EU je visok stupanj autonomnosti, u većini luka u Europi i svijetu prisutan je proces deregulacije i liberalizacije, što bitno utječe na učinkovitost luka. Opće je poznato da veća samostalnost luka pridonosi njihovoј većoj konkurentnosti i povećanju učinkovitosti što u konačnici znači bolju kvalitetu pružene usluge. Strateški ciljevi razvijanja hrvatskog lučkog sustava u sadržajnom smislu oslanjaju se na ciljeve gospodarskog i prometnog razvijanja Republike Hrvatske, jer ih je nemoguće promatrati izdvojeno od postojećih i budućih gospodarskih i prometnih strategija.²⁰“

²⁰ Batur T., Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010., str. 677.-692.

3. LUKA RIJEKA- RAZVOJ I POSLOVANJE

Luka Rijeka geoprometno je smještena na mjestu gdje je Mediteran najdublje u europskom kopnu, u dobro zaštićenom i do 70 metara dubokom Kvarnerskom zaljevu, što pruža sve uvjete za sigurnu luku i prihvat najvećih suvremenih brodova. Rijeka je s Europom povezana s dvije željezničke pruge i to preko Zagreba i Ljubljane, a cestovni pravci postoje prema Zagrebu, Ljubljani, Trstu i Dalmaciji²¹. Riječki lučki bazen središnji je dio luke Rijeka, smješten ispred gradske jezgre. S morske strane ograđen je lukobranom duljine 1.786 metara, a s kopnene gradom. Sastoji se od više gatova za privez brodova, lukobrana i obalnog područja²².

Luka Rijeka je važno prometno čvorište. Prometno značenje riječke luke očituje se na više načina. U njenoj neposrednoj blizini nalazi se nekoliko važnih kopnenih putova koji su nacionalnog, ali i međunarodnog značenja. Pojedini od tih pravaca granaju se na sjever Italije, zatim prema zapadnom dijelu Slovenije i Austrije, prema južnoj Hrvatskoj i dalje prema Crnoj Gori, Albaniji i zapadnom dijelu Grčke.

Rijeka je najveća luka u Hrvatskoj u prometnom smislu. U luci se izmanipulira mnoštvo raznolikog tereta uključujući kontejnere, rudu, rezanu građu, žito, fosfat te sirove i rafinirane naftne proizvode. Njenih 39 vezova prihvata sve vrste brodova uključujući tankere, brodove za prijevoz suhog tereta, kontejnerske brodove, brodove za generalni teret te putničke i Ro-Ro brodove.

Luka Rijeka prostire se na čak osam terminala ukupne površine od 1.176.043 m², koji se rasprostiru na tri glavna bazena. Na tom se području pretovaruje suhi rasuti teret, generalni teret, drvo i kontejneri. Ukupan godišnji promet iznosi oko 11 milijuna tona. Unutarnji dio Riječkog bazena je tradicionalno namijenjen putničkom prometu.

Luka Rijeka pod nadzorom je Lučke uprave Rijeka. Putnički dio luke namijenjen uplovljavanju putničkih, brodova na kružnim putovanjima, turističkih i ribarskih brodova prostorno zauzima istočni dio Riječkog lučkog bazena. Taj prostor uključuje područje od Adamićevog gata (vezovi 34, 35 i 36) s bazenom zapadno od njega (vez 33), Gat Karoline

²¹ Dundović, Č., Plazibat, V. Lučka i prometna infrastruktura Republike Hrvatske. Pomorstvo. 2011; 25(1):209-222.

²² Studija održivog razvoja kruzing turizma. Zagreb: Institut za turizam, <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/070611-kruzing-studija.pdf>. (11.4.2013.)

Riječke (vez 39) te Rivu Boduli (40, 41, 42 i 43) s pripadajućim bazenima (vez 37) s ukupnom duljinom obale od oko 608 metara i dubinama od oko 5 metara.

Rijeka je s Europom povezana s dvije željezničke linije preko Zagreba i preko Ljubljane dok cestovni pravci postoje prema Zagrebu, Ljubljani, Trstu i Dalmaciji. Naftovod započinje od Kvarnera i vodi prema rafinerijama nafte u Hrvatskoj, Mađarskoj, Austriji, Srbiji, Republici Češkoj i Slovačkoj.

Kopnom i morem, luka Rijeka čini najkraću poveznicu sa Srednjom i Srednjoistočnom Europom pa nadalje sa prekomorskim destinacijama, a kvalitetom usluge izravno parira lukama sjevernog Jadrana (Trst i Kopar) u servisu svih vrsta tereta.

Najvažniji prometni pravci za riječku luku su Paneuropski koridori V i njegov ogrank B i koridor X. Prometni pravac kojem gravitira mađarsko, češko, slovačko tržište i tržište Južne Poljske u najvećem je dijelu usmjeren na prometnicu Rijeka – Zagreb – Budimpešta na V/B koridoru. Za tu je relaciju od 504 km u cestovnom prometu zahvaljujući novoizgrađenoj autocesti, potrebno nepunih 6 sati. Vlak će istu relaciju od 592 km proći u okviru 24 sata. Tranzitni pravac za tržišta Bosne i Hercegovine i Srbije usmjeren je na Paneuropski koridor X²³.

Rijeka je, odnosno njena luka, mjesto u kojem se sijeku kopneni i morski putovi. Roba koja se željeznicom i cestovnim vozilima doprema iz riječkog zaleđa i odlazi u prekomorske zemlje, tu se prekrcava na brodove, a u obrnutom se smjeru prekrcava i otprema još i nafta pristigla iz prekomorskih zemalja²⁴. Dosadašnji razvoj Rijeke i njene luke, prednost njenog geoprometnog položaja i već izgrađene lučke infrastrukture, postojeće prometne i poslovne povezanosti, mogućnost daljnog iskorištavanja spomenutog položaja i spomenutih prednosti radi stjecanja odgovarajućih razvojnih koristi za hrvatsko narodno gospodarstvo te gospodarstvo susjednih zemalja zahtijevaju bitno drukčiju politiku razvoja Riječke luke. Takva politika uključuje jačanje riječkog prometnog pravca, povećanje prekrcajnih i skladišnih kapaciteta u luci i željezničkom čvoru, primjenu suvremenih transportnih sustava u luci te povećanje učestalosti prekomorskih brodskih linija. Bez radikalnih zahvata ne može se računati na značajnije poboljšanje trenutnog stanja. Ulaganja koja su potrebna za razvitak, gotovo je nemoguće provesti sa financijama grada Rijeke i same luke, a i Hrvatske potpore. S obzirom da neposredno luka utječe na okolne zemlje poput Mađarske, Slovačke, Austrije, Češke, Rumunske i Ukrajine, idealno bi bilo kada bi se stvorio nekakav zajednički koncept i

²³ URL: http://www.lukarijeka.hr/hr/port_handbook/prometna_povezanost/default.aspx (15.7.2014.)

²⁴ Božičević, J., Luka kao složen sustav, Rijeka- glavna Hrvatska luka, Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Hrvatsko društvo za sustave, Zagreb 1999., str. 11.

uložili zajednički resursi za boljšiak svih. Bez dugoročne vizije i ciljeva razvijanja, Riječka će luka nastaviti stagnirati i ovisiti sama o sebi, bez bitnih promjena, te će s vremenom opasti promet i počet će nazadovati. Gotovo je nemoguće da se Riječka luka ponovno vrsta u vodeće europske luke i zauzme staru poziciju, bez utjecaja gravitacijskih zemalja.

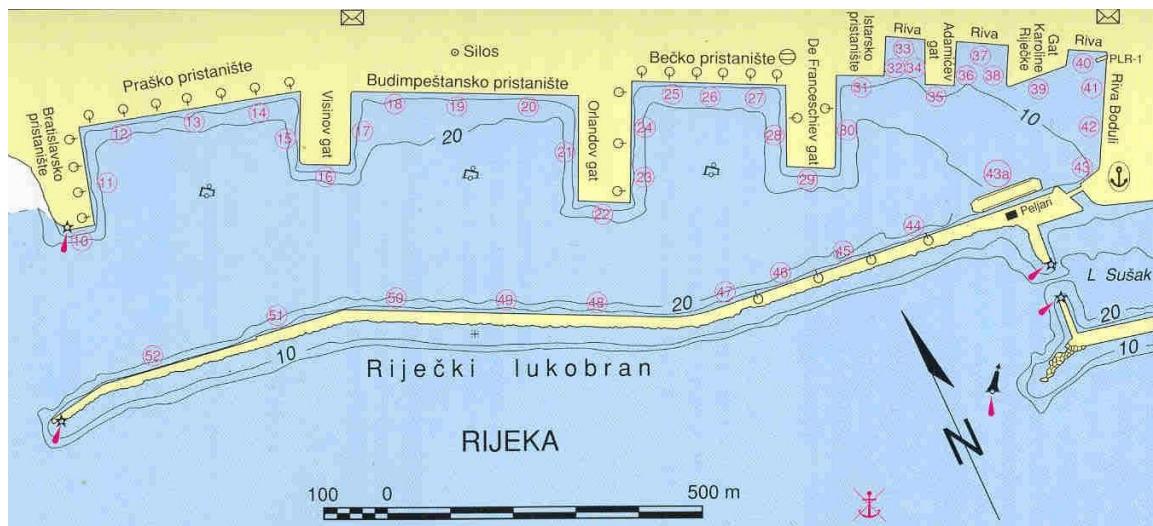
Slika 1: Gravitacijsko područje luke Rijeka



Izvor: http://www.logsys.hr/old/luka_rijeka.asp (15.7.2014.)

Sve to zahtijeva da se što prije poduzmu mnoge složene i temeljite organizacijske, kadrovske, tehničke, financijske i druge slične mjere, uključujući i rješavanja nekih pitanja o koncepciji razvoja riječke luke kao što je recimo veličina buduće luke i njenog robno putničkog prometa. Važna ulaganja u pogledu turizma za riječko područje, ali dakako i šire, definitivno je putnički terminal. Iako se u proteklih godinu-dvije štošta pomaklo u tom aspektu, ipak konstantne stagnacije i čekanje nazaduju postojeće objekte, odnosno njihova vrijednost i značenje slabi. Bez pomaka sve do sada stvoreno i uloženo bit će uzalud.

Slika 2: Luka Rijeka



Izvor: Hrvatski hidrografski institut, Peljar I. – Jadransko more – istočna obala; str. 79.; Split 1999..

3.1. Pomorsko-putnički terminal i poslovanje luke Rijeka

Pomorsko putnički terminal na domaćoj i svjetskoj razini mora biti osposobljen za potrebe linijskog obalnog brodarstva, za trajektni promet, te za prihvati i otpremu putničkih brodova za kružna putovanja. Opremljen i osiguran terminal mora imati i dovoljno kopnene površine za smještaj svih objekata u funkciji putničke potražnje, moderne cestovne i željezničke prometnice u široj regiji, te redovite i brze autobusne i željezničke linije unutar regije. Ponuda odgovarajuće usluge putniku u odlasku i dolasku podrazumijeva zadovoljenje svih potreba turista. Iz tog razloga na terminalu bi trebali postojati parkirališni objekti, radionice za popravak vozila, poslovnice za iznajmljivanje vozila, osiguravajući zavodi, benzinske postaje, banke i mjenjačnice, trgovine s različitim proizvodima, ugostiteljski i smještajni objekti za dnevni odmor i ostalo.

Riječka, zadarska, šibenska, splitska i dubrovačka trajektna luka smještene su u nazujoj gradskoj jezgri. Građene su početkom stoljeća za sasvim drugačiji promet, ponajprije teretni. Kasnije su obavljene djelomične rekonstrukcije i izgrađeni prateći objekti. Budući da je splitska luka po ostvarenom domaćem i međunarodnom prometu vodeća hrvatska trajektna

i pomorsko putnička luka općenito, a da su kod nje najsloženiji problemi, na njezinom se primjeru mogu uočiti i svi postojeći problemi hrvatskih putničkih luka²⁵.

Dio luke Rijeka namijenjena uplovljavanju putničkih, turističkih i ribarskih brodova prostorno zauzima središnji dio luke i zbog toga predstavlja lice najužeg centra grada prema moru. Za vrijeme ljetne sezone u luku dolazi veliki broj turističkih brodova - jedrenjaka kojima riječka luka predstavlja polaznu luku za kružna putovanja po Jadranu. U vrijeme ljetne sezone u luku Rijeka pristaje veliki broj manjih turističkih brodova - jedrenjaka (duljine do 40 metara i putničkog kapaciteta do 100 osoba) kojima riječka luka predstavlja polaznu luku za kružna putovanja po Jadranu. Ti brodovi se vezuju na cijelom području putničke luke, a katkad i na lukobranu. Veći brodovi za kružna putovanja vezuju se na području Riječkog lukobrana²⁶.

Područje sidrišta luke Rijeka dovoljno je veliko da može primiti veći broj velikih putničkih brodova za kružna putovanja na području sidrišta. Smještaj sidrišta neposredno ispred same luke olakšava prekrcaj putnika na relaciji brod-obala-brod. Putnički promet riječke luke trenutno se gotovo u cijelosti odnosi na promet dužobalnih putničkih brodskih linija koje tijekom godine povezuju Rijeku sa Zadrom, Splitom i Dubrovnikom bez obzira na novoizgrađeni riječki terminal.

Luka Rijeka se izgradnjom novog putničkog terminala unutar projekta Rijeka Gateway Project odredila kao značajna sjevernojadranska putnička luka. No, prava vrijednost luke Rijeke kao putničke luke, odnosno količina ostvarenog putničkog prometa biti će mjerodavna tek nakon nekoliko godina i završetkom projekta Gateway II.

Izgradnjom novoga pomorskoputničkog terminala na korijenu riječkog lukobrana stvoreni su uvjeti za prihvatanje manjih i srednjih brodova za kružna putovanja. Grad Rijeka sa svim svojim sadržajima urbanog turizma i atraktivnostima na području grada trebao bi se dobro pozicionirati kao luka za kružna putovanja u ovom dijelu Mediterana. Nakon preventivne konzervatorske zaštite kompleksa starih lučkih skladišta na Praškom pristaništu i Visinovu gatu, očekivale su se daljnje aktivnosti na revitalizaciji tog dijela luke. Iako se skladišta ne smiju rušiti, kao što je bilo prvotno predviđeno, moguća je njihova prenamjena u različite svrhe. Otežavajuća okolnost za njihovu revitalizaciju je ta što se skladišta nalaze na lučkom području do kojega nije moguć pristup građanima i turistima²⁷.

²⁵ Božićević, J., op.cit. str. 15

²⁶ Ibidem

²⁷ <http://www.rijeka.hr/ProjektRijekaGateway>

Pod jurisdikcijom lučke kapetanije Rijeka nalaze se i luke Bakar, Baška, Cres, Crikvenica, Krk, Mali Lošinj, Malinska, Novi Vinodolski, Omišalj, Opatija, Punat, Rab, Rijeka, Susak, Šilo.

Slika 3: Luka Rijeka



Izvor:<http://www.seebiz.eu/zagrebacka-burza-crobex-iznad-1800-luka-rijeka-dobitnica-dana/ar-28179/> (15.7.2014.)

Značajan problem u putničkom prometu ima i Riječka luka. Riječka putnička luka prostorno obuhvaća središnji dio cjeovita lučkog kompleksa, određuje je sa sjevera Gradska magistralna prometnica, sa zapada putnička luka prestaje na liniji Istarskog pristaništa, s istočne strane granicom se smatra Riva Boduli, a južnu stranu određuje Riječki lukobran. Luka se sastoji od akvatorija čija površina iznosi približno 8 ha. Obale i privezi su na Rivi Boduli, Gatu Karoline Riječke i Adamićevom gatu te Istarskom pristaništu²⁸. Zapadno od De Franceshijeva gata²⁹ koji povremeno služi kao trajektno pristanište, područje je teretne luke kroz koju uplovjavaju svi putnički brodovi koji se u teretnom dijelu okreću i obavljaju druge manevre. Uz putničku luku nalazi se i željeznička pruga Rijeka- Brajdica.

Na gatovima na lučkoj prometnici parkirna su mjesta za vozila korisnika pomorsko-putničkog terminala koji se ukrcavaju na dužobalne linije, ali i stanovnika okolnog područja. Sva ta prometna pretrpanost te ujedno problem pristajanja velikih brodova i činjenica da se putnički terminal nalazi na vrlo malom prostoru između urbanog grada i obale, te da se

²⁸ Baričević, H.; Koncepcija tehničkog rješenja pomorsko - putničkog terminala u Rijeci, Zbornik radova Pomorstvo, god. 13., Rijeka 199., str. 297.

²⁹ De Franceshijev gat nalazi se paralelno uz Žabici, autobusni kolodvor grada Rijeke

istodobno tu odvija dužobalni, domaći i međunarodni promet, razlog je tome što je pokrenuto odvajanje putničkog terminala

Krajem 2009. godine završen je i otvoren dio novog modernog pomorsko-putničkog riječkog terminala. Kapacitet prihvata time je malo povećan, problem parkirnih mjesa te pitanje odvojenosti od teretnog terminala djelomično riješeni. Međutim prometna povezanost putničkog terminala i dalje je ključan problem. Naime, do samog terminala i dalje vodi samo glavna gradska prometnica koja se često nađe u kolapsu zbog preopterećenja i bez vozila koja dolaze od strane terminala.

Slika 4: Putnički terminal Luke Rijeka



Izvor: <http://www.micportal.com/hr/> (28.7.2014.)

4. KONTEJNERSKI TERMINAL U LUCI RIJEKA- ANALIZA TRENUTNOG STANJA I TENDENCIJE KRETANJA PROMETA

4.1. Komparativne prednosti luka Rijeka

Iako Republika Hrvatska pripada u manje Europske zemalje, zbog svoje izrazito velike razvedenosti i orientacije pomorstvu, mora razvijati razmjerne složen, širok i između pojedinih prometnih grana koordiniran sustav. Pri tome je potrebno na realan i stručan način sagledati prometne aspekte funkcioniranja hrvatskog gospodarstva i hrvatske države u cjelini, ali i njenu ulogu u sudjelovanju u europskom i svjetskom prometu.

U slučaju Republike Hrvatske, potrebno je istaknuti usku povezanost i nužnu ovisnost kopnenog prometnog sustava sa pomorskim prometom. To proizlazi iz činjenice da se hrvatski prostor u svom dugom trajanju oslanjao na jadransku mediteransku komponentu i srednjoeuropski panonski podunavski prostor. Hrvatska je jedina srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska zemlja i to u dijelu Srednje Europe gdje se ona neposredno dodiruje s jugoistočno-europskim prostorom. Na osnovi spomenutog položaja Republika Hrvatska je zemlje višesmjernih kontakata.

Robni promet i infrastrukturne veze, posebice cestovna mreža i brodske linije, osnovni su preduvjet razvoju Rijeke u glavnu tranzitnu luku susjednih kontinentskih zemalja za trgovačke putove preko Mediterana prema Bliskom i Dalekom Istoku i Africi. Dugoročni koncept njezina razvoja tjesno je povezan sa Strategijom razvoja prometnog sustava RH i s ulogom koju RH može imati u povezivanju Srednje Europe i Podunavlja sa Sredozemljem i svijetom.

Autocesta Rijeka- Zagreb od vitalne je važnosti za riječku luku i rast njezina prometa, a jednako je važna i konstrukcija novoga željezničkog smjera prema Srednjoj Europi. Predviđeni radovi omogućit će udvostručenu brzinu teretnih vlakova, što će dovesti do rasta godišnjeg kapaciteta ove pruge sa sadašnjih 5 milijuna tona na 25 milijuna tona tereta³⁰.

³⁰ Dundović, Č., Hlača, B. (2007.): „New concept of the container terminal in the port of Rijeka“, Pomorstvo, 21(2), 51 - 68., str. 53.

Jedan od značajnih ograničavajućih čimbenika za rast prometa u riječkoj luci je i taj što su lučki terminali smješteni u samome poslovnom središtu grada s vrlo intenzivnim gradskim prometom, a uz obalu se nalaze i svi proizvodni pogoni, pa je česta prometna gužva. S pomoću zajma Svjetske banke, 2003. godine započela je realizacija Projekta *Gateway Rijeka*, koji obuhvaća modernizaciju postojećih i širenje novih terminala, uspostavu sustava elektroničke razmjene podataka između administracije i korisnika luke, rekonstrukcije prometnica prema zaleđu, te odgovarajući urbani razvoj grada.

Zbog ratnih zbivanja i opće nesigurnosti, 1990-ih godina promet hrvatskih luka bio je minimalan, posebno kontejnerski, koji je jedva postojao. Istodobno na svjetskom tržištu postoji trend globalizacije, koji se ogleda u koncentraciji prometa u malom broju velikih luka, te u rastu veličine brodova. S obzirom na pad količine tereta na jadranskome kontejnerskom tržištu, izravne kontejnerske linije hrvatskih luka nisu mogle preživjeti, pa je to potaklo uspostavu *feederservisa* između hrvatskih luka i velikih *hub-terminala* na Sredozemlju. Da bi zadovoljile krajnje korisnike, brodarske kompanije organiziraju razgranate *feeder-mreže* kako bi pokrile što veće tržište, no *feederservis* mogu pokrenuti i operatori na kontejnerskim terminalima ili lučke uprave, subvencionirajući prazni brodski prostor *feeder-brodova*³¹.

Kada se daje osvrt na pomorski promet od 1950. godine do danas u ukupnom je rastu promet Riječke luke porastao oko osam puta, Šibenske i Splitske oko triput, Zadarske oko sedam puta, dok promet Pulsko i Dubrovačke luke stagnira. Potrebno je dodatno modernizirati i opremiti spomenute luke kako bi se promet mogao dalje razvijati i kvalitetnije konkurirati velikim Europski, a potom i svjetskim lukama.

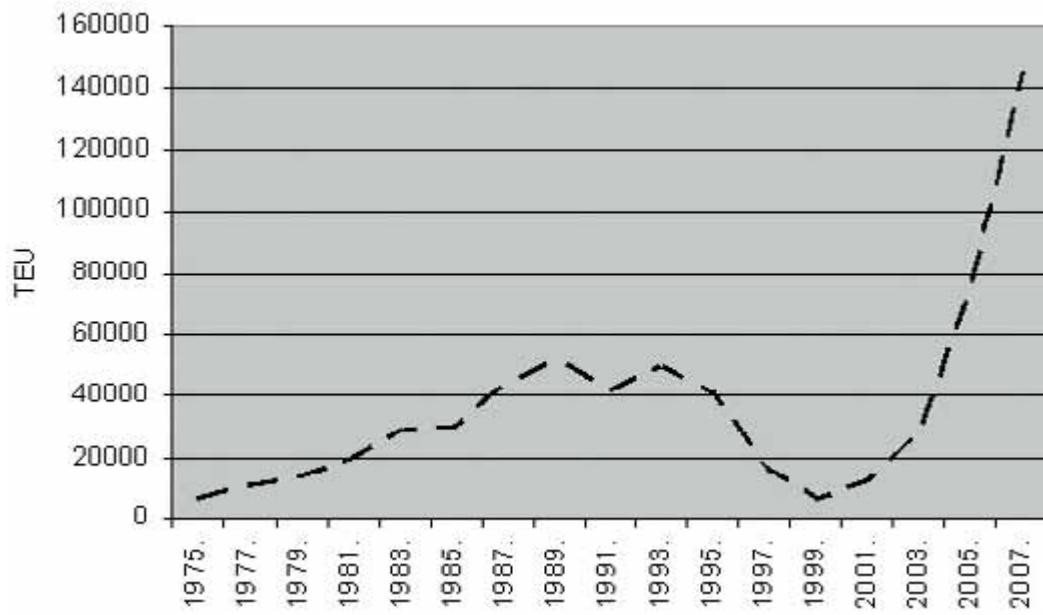
Kada se razmatra pomorski promet u Republici Hrvatskoj gotovo se uvijek u omjer stavlja loša povezanost naših luka sa zaleđem. Tome se naime pripisuje i pad prometa u zadnjem desetljeću. Loša povezanost očituje se u nedostatnoj propusnoj moći prometnica, ali nerijetko i u neadekvatnim prijevoznim sredstvima.

Do 1990. godine udio Rijeke u prekrcanom teretu sjevernojadranskih luka iznosio je oko 35%, a u kriznim se 1990-im godinama taj udio smanjio na 12%. Oporavak te luke, započet modernizacijom njezine infrastrukture i stvaranjem povoljnijih operativnih uvjeta doveo je do postupnog rasta njezina udjela, pa je 2006. godine doseguo 18,5%³².

³¹ Rudić, D., Hlača, B. (2005.): „Feeder service to promote revitalization of container transport in the Adriatic ports“, Naše more, 52, 1 - 2, 37 - 44., str. 41.

³² Karlić Mujo H.; Kontejnerski promet na sredozemlju s posebnim osvrtom na sjevernojadranske luke, stručni članak, „Naše more“ 56(1-2)/2009., str. 21.

Grafikon 1: Kontejnerski promet u Riječkoj luci od 1975. do 2007. godine



Izvor: Karlić Mujo H.; Kontejnerski promet na sredozemlju s posebnim osvrtom na sjevernojadranske luke, stručni članak, "Naše more" 56(1-2)/2009., str. 21.

Rasponom godina (1975.-2007.) koji je prikazan prema grafikonu 4, može se zaključiti da je promet u periodima rastao i padaо, sve do 2003. kada nadalje kontejnerski promet nastavlja svoj vrtoglavi rast i ostvaruje najbolje rezultate u čitavom promatranom periodu. Također bitno je osvrnuti se na 90-e godine gdje se primjećuje znatno opadanje kontejnerskog prometa čemu je uzrok poslijeratno loše stanje u Republici Hrvatskoj.

Najbolje rezultate u luci Rijeka u razdoblju od 2001. do 2008. godine ostvario je kontejnerski terminal na kojem je nakon modernizacije krajem 2002. godine promet povećan za više od deset puta. Ovdje je bitno naglasiti da je luka Rijeka u 2004. godini u odnosu na 2002. godinu zabilježila porast kontejnerskog prometa za oko 400 %. U 2005. Godini na kontejnerskom terminalu ostvaren je promet od 76.258 TEU jedinica, što je u odnosu na prethodnu 2004. godinu povećanje za 25 %. Podatak za 2008. godinu u kojoj je zabilježen promet od 168.761 TEU-a ili 16 % više od prethodne, 2007. godine, govori da kontejnerski promet u riječkoj luci bilježi nove rekorde. Povećanje broja TEU jedinica podrazumijeva i razvijanje pročelja luke, tako da u riječku luku uplovjavaju brodovi kapaciteta od 7.000 TEU

jedinica, a redoviti linijski prijevoz održava više velikih brodara. U 2009. godini promet kontejnera iznosio je 130.740 TEU jedinica, što u odnosu na prethodnu godinu predstavlja pad od 19,3 % a što je rezultat je globalne recesije i njenog utjecaja na prometni sektor riječkog prometnog pravca³³.

Luka je ponovno stekla svoj značaj i doživjela snažan rast u kontejnerskoj djelatnosti u razdoblju između 2002. i 2007. godine. Ukupni promet suhog tereta narastao je za 107 %, a putnički promet za 144 %. Kontejnerski promet narastao je s 15 kTEU 2002. godine na 145 kTEU 2007. godine, uključujući 54 %-tni rast u 2007., te premašujući već u 2006. razinu prometa koja je u lučkom Masterplanu iz 2003. bila predviđana tek za 2020. godinu. Do tog brzog rasta došlo je zbog promjena na tržištu. Luka Rijeka razvila se iz razvozne luke za male brodove u luku pristajanja za šest linijskih brodskih kompanija, s mogućnošću pristajanja mnogo većih brodova (kapaciteta do 4.000 TEU)³⁴.

U razdoblju od 2002. do 2011.god. Luka Rijeka d.d. je povećala ukupni promet za 69%. Statistički podaci u promatranom osmogodišnjem razdoblju jasno ukazuju na efekte ekonomske krize globalnih razmjera koja se negativno odrazila na pomorski promet roba općenito. Gledano po vrstama tereta moguće je uočiti pozitivan trend generalnog tereta čiji je promet povećan za 9% i nakon pada u 2009.god., u 2010.god. vraćen na razinu rekordne 2008.god. Pozitivan trend u odnosu na 2009.godinu ostvaren je također u prometu drva, dok je negativan trend zabilježen samo u prometu nekih vrsta rasutog tereta³⁵.

³³ Službeni podaci Luka Rijeka, kontejnerski terminal

³⁴ Statistički ljetopis, 2008. godina.

³⁵ http://www.lukarijeka.hr/Data/Files/198_2011063015236967/Statistika_2010.pdf (17.07.2014.)

4.2. Tendencije kretanja prometa u luci Rijeka

Nešto noviji podaci, točnije sa nizom od 1999. do 2011. kao posljednje godine daju na pregled ukrcanog, iskrcanog i prekrcanog tereta u Hrvatskim lukama, po domaćem i međunarodnom prometu. Ovim se podatcima može jasno prikazati tok robnog prometa kroz posljednjih deset godina. Mogu se uočiti značajnije i nešto manje oscilacije u prikazanim periodima.

Iz priloženih će se podataka moći napraviti pretpostavka za naredne godine koje slijede i tok prometa u tim godina. Naravno, to su isključivo samo pretpostavke, jer pravo stanje ovisi o mnogim čimbenicima na koje čovjek nerijetko nema gotovo nikakvoga utjecaja. No, iz statističkih podataka koji su prikazani u danjem tekstu, a i po literaturi mnogih stručnjaka koji su analizirali kretanje pomorskog prometa, može se zaključiti da će godine koje slijede biti još uspješnije.

Promatrajući robni prometa, može se vidjeti da, uspoređujući sa prometom putnika, na njega nisu toliko značajno utjecale ratne godine. Njegova stagnacija ide sve do 1996., kada se recimo može primijetiti minimalna uzlazna putanja, ali sve je to poprilično zanemarujuće s obzirom na broj luka i otvorenost Republike Hrvatske prema pomorskom prometu. Ono što se može smatrati zabrinjavajućim jest i lagani pada robnog prometa u pregledu od 2004. do 2008. Očekivano je da s modernizacijom i godinama jedna država kao što je Hrvatska, bez obzira na svoju veličinu, može dati maksimum i pokrenuti poboljšanje prometa koji čini njenu osnovu razvoja.

Tablica 1: Prijevoz robe u pomorskom i obalnom prijevozu

GODINE	Prevezena roba, tis. tona		Tonske milje, mil.	
	Ukupno	Od toga u međunarodnom prijevozu	Ukupno	Od toga u međunarodnom prijevozu
1999.	33137	31881	76912	76810
2000.	32 483	31443	75640	75513
2001.	32 051	31106	71365	71258
2002.	30 674	29615	69138	69008
2003.	34 223	32898	70243	70090
2004.	31 226	29794	72605	72452
2005.	29 975	28699	68069	67931
2006.	31 423	30150	73971	73843
2007.	32 420	31120	74230	74074
2008.	30 768	29592	77199	77065

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, publikacija 2008. godine (17.07.2014.)

Statistički promatrano, stagnacija je bolja opcija od konstantnoga pada. Međutim, potrebe za brzim i što kvalitetnijim promjenama sve su veći vapaj našeg pomorskog robnog prometa. Hrvatska je na idealnoj prometnoj poziciji, oduvijek zemlja orijentirana na pomorstvo, s kvalitetnim i sve razvijenijim zaleđem kopnenih prometnih tokova. Sve navedene i još mnoge predispozicije trebale bi se ujediniti i napraviti pomak u pomorskom prometu. Bila bi neprocjenjiva šteta da pomorski promet u Republici Hrvatske nema nikakvoga napretka kako se može očitovati u tabličnim prikazima.

Po prikazu tablice 5 može se također uočiti koliko prednjači međunarodni promet u našim lukama negoli domaći. Isto vrijedi i za brodove, što je opet jedna negativna činjenica s obzirom da je uz sve navedeno RH orijentirana i brodograđevnoj industriji koja bi svojim dalnjim razvoje mogla svoje napore usredotočiti na izgradnju brodova za naše tržište, povećanje domaće flote koja bi na taj način povećala domaći tranzitni promet robe.

Tablica 2: Promet robe u morskim lukama

	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
Ukupno	16283	16886	19056	18584	20321	25246	26201	26326	30097	29223
Unutar nji promet										
Ukupno	3136	2729	2600	2839	3285	5098	4924	4933	4954	4603
Iskrcaj	1559	1397	1247	1368	1678	2525	2480	2490	2492	2297
Ukrcaj	1577	1332	1353	1471	1607	2573	2444	2443	2462	2306
Međunarodni promet										
Ukupno	13147	14157	16456	15745	17035	20148	21277	21393	25143	24620
Domaćim brodovima	894	974	981	1180	973	1183	1119	1007	1208	1227
Stranim brodovima	12253	13183	15475	14565	16062	18965	20158	20386	23935	23393
Izvoz	3728	5471	5847	4597	4053	4809	5145	6183	6357	5646
Domaćim brodovima	285	404	415	481	389	403	440	443	374	393
Stranim brodovima	3443	5067	5432	4116	3664	4406	4705	5740	5983	5253
Uvoz	6739	6877	6815	6705	7364	7757	8330	7869	9674	9329
Domaćim brodovima	469	403	443	547	499	576	484	429	548	604
Stranim brodovima	6270	6474	6372	6158	6865	7181	7846	7440	9126	8725
Transit prekrcajem	2680	1809	3794	4443	5618	7582	7802	7341	9112	9645
Domaćim brodovima	140	167	123	152	85	205	195	135	285	230
Stranim brodovima	2540	1642	3671	4291	5533	7377	7607	7206	8827	9415

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, publikacija 2008. godine

Prema analiziranim podacima i već postojećim činjenicama brojnih autora, razmatrajući tendencije kretanja pomorskog prometa u hrvatskim lukama općenito, može se zaključiti da će iduće godine u razmaku od 2010.-2015. biti u porastu pomorskog teretnog, ali i putničkog prometa. Teretni promet ima znatno zapaženija kretanja kroz godine nego li putnički zato su ova predviđanja o njegovim budućim kretanjima teža za predvidjeti. No, iako je tako, predviđanja koja nam nude trenutne činjenice i stanje prikazano nizom godina daje pozitivne rezultate. Istina je da je u prethodnim godinama (razmak 2004.-2008.) bilo stagnacije, čak i manjeg opadanja količine tereta, ali za sve je to razlog loše opće stanje u svijetu koji se naročito odražava na promet robe i potražnju za prometnim uslugama općenito. Stanje se u svijetu polako popravlja glede teretnog pomorskog prometa, i ta je činjenica sasvim dovoljna da bi se mogla dati pozitivna predviđanja u budućnosti.

Nadalje, promatrajući isključivo riječku luku i razvoj iste po pitanju svih vrsta prometa, ali i isključivo kontejnerskog prometa, može se dati niz prepostavki za buduće godine.

Kako bi se mogle prikazati razvojne mogućnosti povećanja kontejnerskog prometa u luci Rijeka, potrebno je ukratko navesti glavna događanja u posljednjih nekoliko godina koja utječu ili će u budućnosti utjecati na povećanje opsega poslovanja. Godine 2004. ostvaruju se prve aktivnosti Rijeka Gateway-Projekta koje uključuju rekonstrukciju Bečke obale, ishodovanje dozvole za gradnju Zagrebačke obale koja će činiti višenamjenski terminal te uklanjanje Doka 3. Već naredne godine lučki promet ostvaruje povećanje od 40%, uvedene su dvije nove lučke dizalice, započeto je uvođenje i izgradnja spojnog mosta na prilazu riječkom lukobranu, započinju veći građevinski radovi rušenja lučkih skladišnih kompleksa te je Rijeka Gateway-Projekt ocijenjen najuspješnijim projektom Svjetske banke na području Jugoistočne Europe.

Riječka luka tada bilježi najveći porast prometa kontejnera na Mediteranu. Ove godine dolazi do gotovo potpunog iskorištenja kapaciteta Brajdice te se velika pažnja pridaje izgradnji Zagrebačke obale kako ne bi došlo do preopterećenja i stagnacije prometa te ujedno i započinje njena izgradnja.

Radovi koji su najvitalniji za povećanje kontejnerskog prometa su oni nasipavanja, odnosno širenja Brajdice i nasipavanje oko 400 metara obale na novom terminalu na Zagrebačkoj obali. Financiranje ta dva projekta dio je zajma Svjetske banke u sklopu Rijeka Gateway-Projekta. Nasipavanje Brajdice gotovo je završeno te bi uskoro trebao biti raspisan natječaj za gradnju obale. Završetkom tog projekta na terminal će moći pristati dva kontejnerska broda-matice te će se kapacitet Brajdice povećati do 350.000 TEU. Cilj poslovanja je do kraja 2013. završiti radove na Zagrebačkoj obali koja će sadržavati terminal dužine 680 metara, izgraditi ravničarsku prugu Rijeka-Zagreb-Botovo i pristupnu cestu D-403 koja će povezivati novi terminal na Zagrebačkoj obali s riječkom zaobilaznicom. Tada bi riječka luka trebala dostići kapacitet od 1.000.000 TEU/god³⁶.

³⁶ Novi List, ponedjeljak, 24. studenog 2008.

Riječka je luka u proteklih 10 godina povećala kontejnerski promet sa 10.000 TEU na 169.000 TEU u ovoj godini, a planira prekrcati 200.000 TEU sljedeće godine (očekuje se manji promet zbog krize koja je nastupila u svjetskom gospodarstvu) te se time pridružila europskim lukama s najvećim postotkom godišnjeg porasta prekrcaja tereta u Europi³⁷.

Tablica 3: Ukupni promet Riječke luke u 2010. godini

OPIS	1. 2002.	2. 2009.	3. 2010.	INDEX 3 : 2	INDEX 3 : 1
Generalni teret	791.239	2.112.870	2.317.423	109	293
Rasuti teret	1.733.067	2.873.487	2.050.334	71	118
Drvo	201.706	220.975	243.950	110	121
UKUPNO :	2.726.012	5.207.332	4.611.707	88	169
Kontejnerski promet u TEU	14.695	130.740	137.048	105	933

Izvor: http://www.lukarijeka.hr/hr/port_handbook/statistika/default.aspx (17.07.2014.)

Iz tablice 3 vidljiva je usporedba ukupnog prometa Riječke luke prema najnovijim dostupnim podatcima za 2010. godinu. Iz tih se podataka može zaključiti da je u usporedbi sa 2002. godinom kao baznom, promet porastao i u 2009. i 2010. Međutim, promatraljući samo dvije posljednje godine, kontejnerski promet u 2010. je porastao, ali ukupno gledano ostali promet, vidljiv je osjetan pad.

No unatoč podacima koji pokazuju uzlazni rast i priznavanje riječke luke kao važne luke Sredozemlja i dalje je promet neusporedivo malen naspram prometa u sjevernoeuropskim lukama.

Luka Rijeka u posljednjih desetak godina bilježi stalan porast prometa kontejnerima te na taj način polako zauzima mjesto pouzdane i efikasne luke koja će širiti krug poslovnih partnera te biti luka ticanja mnogim brodarima u prekoceanskoj plovidbi. Važnost luke prepoznata je od Republike Hrvatske čijem gospodarskom razvitku, također, pogoduje uspješnost poslovanja te se brojna ulaganja u vrlo kratkom vremenu pokazuju opravdanima. S

³⁷ <http://www.poduzetnistvo.org/news/rijeka-kopar-i-trst-protiv-konkurenca-sa-sjevera> (17.07.2014.)

obzirom na dostupne podatke, može se zaključiti kako sva predviđanja Luke Rijeka koja se odnose na buduće razdoblje neće biti pogrešna, a ona su razložno vrlo optimistična.

Najnoviji podaci za prvo tromjesečje tekuće 2014.-e godine govore kako je promet suhog tereta u riječkoj luci porastao je za dva posto, te je ukupno pretovareno oko milijun tona. Pozitivni trendovi najviše su vidljivi u kontejnerskom prometu koji je porastao za 15 posto, jer je na Brajdici i terminalima Luke Rijeka u tri mjeseca ove godine pretovareno ukupno 44.131 TEU-a. Pozitivan pomak također je vidljiv i na terminalu za rasute terete u Bakru, gdje je prošle godine evidentiran najveći pad prometa, a sada je u prvom kvartalu realizirano 380.612 tona, što je još uvijek za 9 % manje nego prošle godine, ali se do kraja godine očekuje približavanje brojci od milijun tona rasutog tereta, odnosno višestruko bolji rezultat nego u 2013. godini.

Proteklih mjeseci, nakon ulaska Hrvatske u Europsku uniju, ističu iz Luke Rijeka, evidentno je veliko zanimanje potencijalno novih partnera koji pokazuju interes i ispituju komercijalne i tehničke mogućnosti riječke luke kao ozbiljnog alternativnog logističkog pravca za EU tržišta u novim uvjetima.

Nedavno objavljen članak na stranicama Poslovnog dnevnika potvrđuje prethodno spomenute činjenice gdje se predviđalo s početka ove godine da će promet luke Rijeka nastaviti rasti. U luci Rijeka i Adriatic Gate kontejnerskom terminalu u prvih šest mjeseci pretovareno je 2,12 milijuna tona tereta, što znači da je u prvom polugodištu Rijeka povećala promet za čak 17% u odnosu na isto razdoblje prošle godine. promet svih suhih tereva povećan je za 10 %.

„Najveći porast je ostvaren kod rasutog tereta i to za 59%. Najveće povećanje u ovoj skupini tereta ostvareno je na Terminalu za rasute terete u Bakru kojem je promet povećan za čak 167%. Na tom terminalu prekrccano je u šet mjeseci ove godine 582.903 tone željezne rudače, ugljena i cementa. Visok rast prometa u najvećoj mjeri rezultat je novog posla dogovorenog s austrijskim partnerom, čeličanama Voestlpine Rohstoffbeschaffungs iz Linza i Donawiza.³⁸“

³⁸ <http://www.poslovni.hr/domace-kompanije/luka-rijeka-povecalo-promet-u-sest-mjeseci-za-17-posto-276150>
(28.7.2014)

Za projekciju budućih tokova kontejnera kroz Riječku luku mjerodavni su sljedeći čimbenici: Rast prometa kontejnerima do/iz gravitacijskog područja (uglavnom Austrija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Republika Češka, južni dio Njemačke, Mađarska, sjeverni dio Italije, južni dio Poljske, Slovačka, Slovenija i Srbija-Crna Gora). Konkurentski položaj ruta preko jadranskih luka (Rijeka, Kopar i Trst) naspram konkurenckih ruta preko luka Antwerpena/Rotterdama i Hamburga/Bremena. Planirana dinamika članstva Hrvatske u EU. Budući razvoj željezničke i cestovne povezanosti sa zaleđem. Ograničene mogućnosti širenja tršćanske luke i tempiranje planiranog širenja riječke i koparske luke. Temeljem analize navedenih faktora i budućeg rasta BND-a izrađena su tri scenarija za rast kontejnerskog tereta kroz Rijeku do 2026. godine.

Tablica 4: Predviđene stope rasta kontejnerskog prometa u luci Rijeka

Scenarij	Godišnji rast kontejnerskog prometa (%) TEU/godina)		
	2006.-2014.	2015. – 2020.	2020.-2026.
Niski scenarij	8	6	6
Srednji scenarij	8	8	8
Visoki scenarij	8	10	10

Izvor: Masterplan Update - Port of Rijeka, Final Report, Rotterdam Maritime Group, Rotterdam, the Netherlands, 2008., p.29. (17.07.2014.)

Visoki i niski scenariji se zasnivaju na odnosu globalnog gospodarskog rasta i globalnog rasta TEU-a kako je to raspravljeno u poglavlju o gospodarskom okruženju za godine od 2006. do 2026. Za prvih sedam godina se za sva tri scenarija koristio povijestan rast uspješnosti od 8%. Procijenjeni rast BND-a u niskom scenariju je 6%, dok je u visokom scenariju 10%. Srednji scenarij je između niskog i visokog scenarija i daje stopu rasta kontejnerskog prometa od 8% za čitavo razdoblje. Taj je scenarij poslužio kao osnova za sadašnju prognozu kontejnera. Mijenjanjem stope rasta kontejnerskog prometa može se analizirati osjetljivost rezultata prognoze za jadranske luke³⁹.

U tablici 5 prikazuje se prognoza kontejnerskog prometa luke Rijeka od 2015. do 2040. godine.

³⁹ Masterplan Update - Port of Rijeka, Final Report, Rotterdam Maritime Group, Rotterdam, the Netherlands, 2008., p.29.

Tablica 5: Prognoza kontejnerskog prometa luke Rijeka u TEU

Godina	Scenarij		
	Niski	Srednji	Visoki
2015.	338.096	427.186	522.957
2020.	551.096	768.934	1.019.765
2025.	837.666	1.268.741	1.820.281
2030.	1.220.480	2.044.611	3.109.040
2035.	1.525.599	2.706.225	4.508.108
2040.	1.754.439	3.247.470	5.770.379

Izvor: Masterplan Update - Port of Rijeka, Final Report, Rotterdam Maritime Group, Rotterdam, the Netherlands, 2008., p.37. (17.07.2014.)

Vidljivo je iz prethodne tablice da su predviđanja u pogledu kontejnerskog prometa luke Rijeka pozitivnog karaktera te u kontinuiranom porastu kroz prikazani period godina. Već sada pokazuju se naznake da bi ovaj scenarij mogao biti i točan, budući da je promet luke Rijeka u porastu kroz posljednjih par godina. Svemu tome doprinose i skorašnja ulaganja u razvoj i modernizaciju luke Rijeka.

5. UTJECAJ MODERNIZACIJE I VLASNIČKIH PROMJENA NA POSLOVANJE KONTEJNERSKOG TERMINALA U LUCI RIJEKA

Prema postojećim analizama i statistikama, može se vidjeti da se očekuju pozitivna kretanja pomorskog prometa u promatranim lukama, naravno uz određena ulaganja i modernizaciju. Kontejnerizacija je već sada dosegla veliki uspjeh i zauzima najveći postotak gledano po vrstama prometa. Iako je trenutno loše stanje i kriza u svijetu uzela maha i naštetila kretanjima pomorskog tereta općenito, očekuje se stabilizacija i porast koji su po statistikama vidljivi i u tekućoj 2014. godini. U idućih se pet godina očekuje znatan porast i poboljšanje u pomorskom teretnom prometu svijeta, a time i kod nas, gdje je konstantno prednost imao domaći promet, a međunarodna je trgovina stagnirala ili čak znatno opadala.

Promatrajući isključivo riječku luku i razvoj iste po pitanju svih vrsta prometa, ali i isključivo kontejnerskog prometa, može se dati niz pretpostavki za buduće godine. Najvažniji projekt koji uključuje proširenje i modernizaciju riječke luke je Rijeka Gateway projekt, započet 12. 07. 2003. godine potpisivanjem ugovora Vlade Republike Hrvatske i Svjetske banke kojom se odobrava zajam u iznosu od 155 milijuna USD. Cilj je tog projekta povećati promet i njegovu kvalitetu ostvarivanja kroz riječku luku, stvoriti nove urbanističke sadržaje na mjestu središnjega dijela lučkog bazena te sveobuhvatno stvoriti pristup građana moru u središtu grada te na taj način pretvoriti Rijeku, koja je već priznato pomorsko i u mediteransko turističko središte. Projekt uključuje i izgradnju prometnica koje će riječku luku povezati sa zaobilaznicom te rasteretiti gradske prometnice u prijevozu tereta s kopnenih na pomorska prijevozna sredstva i obrnuto⁴⁰.

Od velikog je značaja za razvitak kontejnerskog prometa projekt Rijeka Gateway II. započet 11. 12. 2008. godine potpisivanjem ugovora između Vlade RH i Svjetske banke kojim se odobrava zajam u iznosu od 84 milijuna USD čime se omogućava nastavak projekta Rijeka Gateway. Cilj je toga projekta prvenstveno proširiti lučke kapacitete, pogotovo kontejnerski terminal kao odgovor na sve veći porast kontejnerskog prometa koji određuje izgradnju velikih kontejnerskih brodova u svijetu i potreba luka za širim i dubljim pristanima te većim terminalima. Programom će se modernizirati strateški lučki objekti,

⁴⁰ <http://www.lukarijeka.hr> (28.7.2014.)

povećati sudjelovanje privatnog sektora u luci, poboljšati poslovanje Lučke uprave Rijeka te Rijeku bolje integrirati u međunarodne prometne koridore, a posebice poboljšati promet paneuropskim koridorom Vb na čijem se početku nalazi luka Rijeka⁴¹.

5.1. Usporedba razvoja prometa sjevernojadranskih luka Rijeka, Kopar i Trst

Prekomorska vanjskotrgovinska razmjena srednjoeuropskih kontinentalnih zemalja odvija se preko sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta. Nažalost vrijednost te trgovine u današnje vrijeme nisu zadovoljavajuće. Iako sjevernojadranske luke predstavljaju prirodno gravitacijsko zaleđe na tom području, veliki dio njihova uvoza i izvoza prekomorskim putem ide preko atlantskih sjevernomorskikh te sve više preko crnomorskikh luka.

S obzirom da je morski put najveći i najjeftiniji slobodan put srednjoeuropske zemlje smještene u unutrašnjosti kontinenta gravitiraju korištenju tranzitnih luka pomorskih zemalja. Na taj način nastoje zadovoljiti svoje potrebe za vanjskotrgovinskom pomorsku razmjenu. Izbor luke ovisi o logističkim kriterijima danih prometnih uvjeta i kakvoće lučkih usluga.

Potreba za suradnjom te logističkom integracijom sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta nameće se zbog njihove nedovoljne iskorištenosti od potencijalnih tranzitnih tržišta. Danas se traže nove poslovne i razvojne strategije luka koje će im omogućiti jačanje na tržištu lučkih usluga⁴².

Nakon godina intenzivnog rasta, kontejnerski promet u tri glavne luke sjevernog Jadrana koje opslužuju srednju Europu (Trst, Koper i Rijeka) sada je blizu zagušenja. Kontejnerski promet u tim lukama porastao je za 58% od 2005. do 2007. godine. U 2007. godini luke sjevernog Jadrana prekrcale su ukupno 720 kTEU, što je vrlo blizu granica njihovog kapaciteta, koji je procijenjen na 770 kTEU. Do rasta je došlo zbog naglog rasta kontejnerskog prometa s Dalekog istoka na srednjoeuropska tržišta i zbog integriranja sjevernojadranskih luka u trgovačke pravce prema Srednjoj Europi, komplementarne pravcima koji idu kroz veće sjevernoeuropeiske luke. Skraćivanje trajanja plovidbe i

⁴¹ <http://www.poduzetnistvo.org/news/hrvatska-uzela-kredit-za-gateway-ii> (28.7.2014.)

⁴² Vilke S.; Konceptacija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski zbornik 43 (2005)1, 85-111, str. 85.

smanjivanje troškova kopnenog prijevoza čini jadranski pravac privlačnim i objašnjava intenzivni rast u tim lukama.

Na svjetskom pomorskom tržištu javlja se potreba za suradnjom triju glavnih sjevernojadranskih luka kako bi mogle konkurirati lukama sjeverozapadnog europskog i crnomorskog prometnog pravaca.

Kako bi se mogla analizirati tendencija razvoja neke luke ili više njih kao u ovom slučaju, potrebno je kontinuirano pratiti i istraživati tržište lučkih usluga. Pod tim se pojmom podrazumijeva praćenje intenziteta i strukture pomorskog prijevoza, ali i vrste brodova i prekrcajne tehnologije. Dugoročni plan i razvitak svake luke temelji se na prognozi budućeg kretanja njenog prometa. Svaka prognoza prometa treba realno sagledati i analizirati sadašnje stanje i razloge koji su uvjetovali određena kretanja robnih tokova te uočiti potencijalne rezerve na tržištima koje se mogu u budućnosti aktivirati.

U užem gravitacijskom području luke Trst, Kopar i Rijeka djeluju kao međusobni konkurenti s obzirom da posjeduju jednaka zemljopisna gravitacijska područja. Uvažavajući porast robnih tokova preko drugih prometnih pravaca, pogotovo u udjelu mađarskih, slovačkih i austrijskih tereta, nameće se nužnost zajedničkog djelovanja luka Rijeke, Kopra i Trsta prema konkurenciji⁴³.

Budućnost Sredozemlja u kontejnerskome pomorskom prometu ovisi o njegovoj sposobnosti da iskoristi svoj povoljan položaj na sjecištu brojnih važnih pomorskih putova. Te su međunarodne linije koncentrirane na mali broj *hub-luka*, i konkurenca je među njima jaka. Stoga postoji opasnost od prekapacitiranja luka, pogotovo onih u središnjem dijelu. Na taj način dolazi do razvoja mreže *feeder*-servisa, čime bi se unaprijedilo funkcioniranje regionalnog prometa na većem broju kontejnerskih terminala duž sredozemne obale. Važan preduvjet za to je širenje mreže kopnenih prometnica, posebno željezničke mreže koja bi sredozemne luke povezala sa zaleđem, što uvelike ovisi o angažiranosti vlada pojedinih država i o prometnoj politici Europske unije.

Unatoč izvrsnomu geoprometnom položaju u najdublje uvučenom zaljevu Sredozemnog mora, sjevernojadranske se luke nedostatno koriste blizinom razvijenih zemalja u Srednjoj Europi. Činjenica je da postoji tendencija rasta udjela sjeveroeuropskih luka u

⁴³ Vilke S.; Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski zbornik 43 (2005)1, 85-111, str. 100.

tranzitnom prometu srednjoeuropskih država u odnosu prema sjevernojadranskima. Zbog toga je potrebno definirati odgovarajuću strategiju razvoja koja će koordiniranim pristupom svih sudionika u korištenju sjevernojadranskim prometnim putom, učiniti ga konkurentnim sjevernoeuropskomu⁴⁴.

Kontejnerski promet sjevernojadranskih luka bilježi stalan rast zbog uspostave redovitih *feeder*-linija prema sredozemnim *hub*-lukama, zbog ulaganja u prekrcajne i skladišne kapacitete i podizanja razine kvalitete lučkih usluga. On ima vodeće mjesto po stopi rasta u strukturi prometa generalnog tereta. S obzirom na vrlo intenzivan rast kontejnerskoga prometa u svijetu očekuje se da će sjevernojadranske luke tek doživjeti „boom“ kontejnerskog prometa jer kapaciteti sjevernoeuropskih luka neće biti dostatni za prihvat i otpremu kontejnera prema zemljama Srednje Europe.

Za Hrvatsku je naravno posebno važna uloga riječke luke u kontejnerskom prometu. Kako je već rečeno, Domovinski rat i opća nesigurnost 1990-ih godina uzrokovali su drastičan pad kontejnerskog prometa u riječkoj luci pa su prijeratni rezultati dostignuti tek 2004. godine. Od 1999. godine, kad je uspostavljena prva *feeder*-linija prema sredozemnim *hub*-lukama, do danas kontejnerski je promet porastao 2.012% (1999. 6.866 TEU; 2007. 145.040 TEU). U tjedni *feeder*-servis uključeni su brodovi nacionalnog brodara Lošinjske plovidbe, ali i velikih svjetskih kontejnerskih operatora (*CMA-CGM, UFS, X. Press Container Line*). Od iznimnoga su značenja za Rijeku dva tjedna ticanja brodova „matica“, oba uspostavljeni 2003. godine, u servisu koji je izravno povezuje s megalukama na Dalekom istoku. Dovršetak izgradnje i osvremenjivanje cestovnih i željezničkih prometnica, osvremenjivanje tehničke opremljenosti kontejnerskog terminala i prekrcajne mehanizacije te uvođenje najnovijih informatičkih tehnologija u rad ove luke, potaknut će u njoj daljnji rast kontejnerskog prometa, i povećat će njezinu konkurentnost, kako prema sjevernoeuropskim, tako i prema susjednim sjevernojadranskim lukama Kopru i Trstu.

Luka Trst kontinuirano je godinama ostvarivala veći kontejnerski promet u usporedbi sa svojim konkurenckim lukama sve do 2003. godine kada joj tržišnu prednost preuzima susjedna nam luka Kopar prekrcavši gotovo 6.000 TEU jedinica više. No, njeno vodstvo nije bilo dugog vijeka, jer je već sljedeće godine luka Trst ponovno preuzela vodeću poziciju. Najveća hrvatska luka, Luka Rijeka, nije se uspjela prometom kontejnerima „približiti“

⁴⁴ Barić, Devčić, Valenčić; Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurenckim lukama Kopar i Trst, str. 174.

susjednim lukama u tolikoj mjeri da preuzme vodstvo. No, u uvjetima kada su ulaganja u razvoj poslovanja i modernizaciju lučkih kapaciteta postali prioritet luci Rijeka i Hrvatskoj, prema prognozama za sljedećih nekoliko godina, očekuje se ekvivalentan ili čak veći promet naspram luka Kopar i Trst.

Luka Trst provodi planove razvoja za buduće razdoblje kako bi promet kontejnerima i dalje ostvarivao pozitivan rast te kako se pad prometa s početka ovoga stoljeća ne bi ponovio. Između planova razvoja lučkog poslovanja bitno je izdvajati one koji se odnose na povećanje kontejnerskog prometa kako bi se dala usporedba s planovima luke Rijeka i Kopar. Sastavnica plana razvoja je proširivanje Doka 7 (gdje pristaju kontejnerski brodovi) do mogućnosti prihvaćanja 1.000.000 TEU jedinica⁴⁵. Također se planira izgraditi novi Dok 8 površine više od 90 ha i dubine pristana 18 m koji će moći primiti kontejnerske brodove najnovije generacije što će zasigurno pridonijeti još većem porastu prometa kontejnerima.

Promatrano u razdoblju od 2000. do 2004. godine, prosječan ostvareni promet kontejnerima svih triju luka iznosio je 100.111 TEU, a u razdoblju od 2004. do 2007. čak 174.309 TEU što nam pokazuje porast od 57,43%. Do 2002. godine luka Rijeka ostvarivala je udio godišnjeg prometa u ukupnom prometu triju luka manji od 10%, ali 2003. godine taj udio iznosi 10,29% i raste na čak 20,24% 2007. godine. Prosječan rast prometa u razdoblju od 2000. do 2008. godine za luku Rijeka iznosi 49,94%, za luku Kopar 20,11%, a za luku Trst 6,41%. Kao što je vidljivo, luka Rijeka ostvarila je najveći prosječni porast prometa kontejnerima u navedenom razdoblju što govori o svjetloj budućnosti koju ta luka ima i položaj koji stvara na pomorskom tržištu. Luka Trst ima najmanji prosječni porast od 6,41% zbog nastalih oscilacija rasta i pada prometa kontejnerima, no unatoč tomu, udio ukupnog prometa u osmogodišnjem razdoblju čini čak 47,77%, najviše u odnosu na ostale promatrane luke⁴⁶.

S obzirom na sve postojeće podatke i statistike promatranih luka, Vilke S. napravio je predviđanja za buduće razdoblje sve do 2013. godine što je prikazano u idućoj tabeli. Vidljivo je da se naspram starijih podataka do 2008. godine očekuje rast prometa suhog tereta u svim trima lukama.

U tablici 6 navedene su dvije moguće varijante kretanja tereta (Vilke S.). S obzirom na način prognoze za luku Rijeka, I. varijanta uključuje rezultate dobivene analizom prometa od

⁴⁵ <http://www.porto.trieste.it/> (28. 7. 2014.)

⁴⁶ Interna dokumentacija poduzeća „Luka Rijeka“ <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor> (28. 7. 2014.)

1970. do 1990. godine te predstavlja niski scenarij. II. varijanta obuhvaća kretanje prometa od 1991. do 2005. godine i predstavlja visoki scenarij prometne projekcije.

Tablica 6: Predviđanje vrijednosti prometa suhog tereta sjevernojadranskih luka

Varijanta	Godina	TRST	KOPAR	RIJEKA	UKUPNO
I.	2008.	13.261,5	11.134,1	7.975,6	32.371,2
	2013.	15.492,1	13.951,1	8.290,3	37.733,5
II.	2008.	13.261,5	11.134,1	6.893,9	31.289,5
	2013.	15.492,1	13.951,1	12.393,2	41.836,4
	2005.	9.754	11.036	4.841	25.631

Izvor: Vilke S.; Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski zbornik 43 (2005)1, 85-111, str. 102. (15.02.2012.)

Dobiveni rezultati prometa luke Trst za 2013. godinu trebali bi iznosio 15,5 milijuna tona suhih tereta. Ti se podatci mogu držati pouzdanom prognozom s obzirom na današnje kretanje prometa i planove razvitka luke Trst.

Nadalje, rezultati kretanja prometa za luku Kopar, koji za 2013. godinu iznosi 13,9 milijuna tona suhih tereta ocjenjuju se također realnim. Kretanje prometa koparske luke pokazuje konstantan rast. S obzirom na današnje tendencije kretanja prometa te na činjenicu da je već u 2005. godini dosegnuta razina od 11 milijuna tona, realno je očekivati da će 2013. biti i premašena vrijednosti od 14 milijuna tona.

Na osnovi pak analiziranja stanja i prometa riječke luke od 1991. do 2005. godine dobiveni su rezultati gdje se za 2013. godinu predviđa promet od oko 12,3 milijuna tona suhih tereta. Taj iznos prometa premašuje sve dosadašnje prognoze te se ocjenjuje optimističnim. Međutim, sagledavajući sadašnje planove modernizacije i razvitka luke i pripadajuće prometne infrastrukture, postoji realna mogućnost da promet za spomenutu godinu čak i prestigne prognoziranu vrijednost⁴⁷.

⁴⁷ Vilke S.; Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski zbornik 43 (2005)1, 85-111, str. 104.

Prema dosadašnjim saznanjima stanje prometa koji se predviđa prema tabeli 8 za 2013. godinu definitivno je opravdano. Naime već sada promet je dosegao gornju granicu, što bi značilo da će vrlo vjerojatno u 2013. godini i prekoračiti predviđanja.

5.2. Potreba suradnje sjevernojadranskih luka

Suradnja luka Rijeke, Kopar i Trst već se razmatra i planira dugi niz godina. Prednost i potreba te suradnje očituje se prije svega u činjenici da njihov zemljopisni i prometni položaj danas nije dovoljno iskorišten, odnosno da je njihova uloga u prometu srednjoeuropskih roba na tržištu u sporednom položaju u odnosu na sjevernoeuropejske luke. Sklapanjem suradnje ovih triju luka ostvarilo bi se jedinstveno područje sjevernojadranskog lučkog sustava.

Još od osamdesetih godina prošlog stoljeća u stručnim i znanstvenim krugovima postojala su shvaćanja da sjevernojadranske luke međusobnim dogovaranjem i usklajivanjem razvojnih koncepcija mogu mnogo više postići za svoje jačanje nego međusobnom konkurentskom borbom⁴⁸.

Nažalost do današnjeg se dana nije previše toga postiglo niti pomaklo glede ove suradnje iako interesi postoji. Općenito gledano luke nisu sklone dogovorima i međusobnoj suradnji, odnosno ustupati dijelove svojih poslovnih strategija i taktika. Poslovna je realnost još uvijek takva da i dalje prevladavaju uvjeti međusobne konkurenkcije. Luke mogu surađivati i koordinirati određene aktivnosti, ali ne na razini istinskih partnera.

U nedostatku konkretnih zajedničkih aktivnosti samih luka Rijeke, Kopra i Trsta, na području sjevernojadranskog prometnog pravca nužna je suradnja između regionalnih i državnih vlasti te gospodarstvenika koja će u budućnosti potaknuti razvitak luka i cjelokupne regije. Nameće se zaključak da će sadašnja razina suradnje između triju luka zavisiti u prvom redu o političkoj volji.

Inicijativa i ideja NAPA-e krenula je u život 1996.g. da bi na I. međunarodnoj konferenciji 1998.g. u Portorožu bila široko elaborirana i dobila jedinstvenu podršku svih učesnika na Konferenciji (od gospodarskih subjekata, lokalne i regionalne samouprave, predstavnika Vlada Slovenije, Hrvatske i Italije, predstavnika srednje-europske inicijative, Europske komisije, sveučilišta, Europske banke za obnovu i razvoj i drugih). Konferencija je

⁴⁸ Ibidem, str. 105.

imala radni naziv EU i prekogranična gospodarska regionalna suradnja - s posebnim osvrtom na suradnju sjeverno-jadranskih luka. NAPA utječe na teritorij Republike Slovenije i Hrvatske te talijanske regije Trentino - Alto Addige/ Južni Tirol, Friuli Venezia Giulia, Veneto i Lombardiju.⁴⁹ Gledajući u širem prostoru NAPA pokriva i zemlje srednje Europe koje imaju potrebu i mogućnost korištenja sjevernojadranskih luka, a to su: Sjeverna Italija, Bavarska, Austrija, Češka Republika, Poljska, Slovačka, Mađarska i Bosna i Hercegovina.

Slika 5: Članice udruge NAPA (prije priključenja Rijeke)



Izvor: <http://www.rijekadanas.com/rijecka-luka-postala-dio-napa-e/> (28.7.2014.)

Ta je konferencija jasno definirala glavni cilj NAPA-e, a to je prije svega dakle održiv i uravnotežen ekonomski i društveni razvoj na prostoru NAPA-e s posebnim naglaskom na prekograničnu regionalnu gospodarsku suradnju; razvoj prometne infrastrukture na ovom prostoru te naravno suradnja luka Sjevernog Jadrana.

Danas, gledajući s jednim vremenskim odmakom, kada se mnogo toga promijenilo i kod nas i u našem okruženju, možemo konstatirati da su se dogodile brojne povoljnosti koje daju veće mogućnosti za ostvarenja vizije NAPA-e. Neke od njih su⁵⁰:

- naše ubrzano približavanje punopravnom članstvu u EU,
- Europska prometna politika osobito u pogledu privatizacije željeznica, lučkih djelatnosti, poticanja razvoja kombiniranog prometa, sve veće ulaganje u prometnu infrastrukturu i dr.
- porast stope gospodarskog rasta u zemljama EU,

⁴⁹ <http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=840> (28.7.2014.)

⁵⁰ Ibidem (28.7.2014.)

- kontinuirani porast cestovnog prometa,
- učinci procesa globalizacije,
- ulaganja u riječku luku,
- rezultati koji se posljednje vrijeme ostvaruju u luci Rijeka,
- planovi dalnjeg razvoja izgradnje luke Rijeka,
- širenje EU na istok Europe, ukidanje granica, ubrzanje prometa.

Nadalje, u dosadašnjem radu NAPA-e, osobita pažnja je bila posvećena raspravama o konkurenčkoj sposobnosti i mogućnostima za njeno unapređenje; problemima neuravnoteženosti u pogledu izgrađenosti suvremene prometne mreže cesta i željeznice srednje-europskog prostora sjeverno od Alpa u odnosu na iste južno od Alpa što nesumnjivo dovodi u neravnopravan tržišni položaj. Ovdje se osobito poticala gradnja V. europskog koridora i njegov značaj za sjeverno-jadranski prometni put.

U dosadašnjim aktivnostima NAPA-e sudjelovali su predstavnici svih struktura s hrvatske strane. Tu se mogu uvrstiti od predstavnika Vlade RH, Primorsko goranske županije, Grad Rijeke, lučkog i prometnog gospodarstva, predstavnika Riječkog sveučilišta i Hrvatske gospodarske komore, Županijske komore Rijeka.

Nesumnjivo je da je ideja NAPA-e vrlo vrijedna , no na žalost očito je da u ovome momentu nema kod glavnih sudionika dovoljno potrebe za bližom regionalnom suradnjom, tj regionalnim partnerstvom. Još je prisutan osjećaj kod sjevernojadranskih luka da sve svoje problema lakše rješavaju same, ne libeći se ponekada i štetne konkurenčke utakmice umjesto suradnje i partnerstva. Dijeleći mišljenje s mnogim sugovornicima koji ideju NAPA-e ocjenjuju ka vrlo dobru i od velike potencijalne vrijednosti za pomorsko-prometno gospodarstvo zemalja Sjevernog Jadrana, a suočeni s činjenicom da u dosadašnjem djelovanju ova inicijativa nije polučila rezultate koji bi ohrabrivali daljnje napore ostajemo pri uvjerenju da je ideja došla prerano tj. da još ne postoje uvjeti u ovim lukama koji bi prihvatali i afirmirali ciljeve NAPA-e. Ovome u prilog ide i činjenica što zahvaljujući brojnim razlozima svjetska vanjskotrgovinska razmjena posljednjih godina konstantno raste što se povoljno odražava na promet u svim lukama. No, valja imati na pameti da je rast prometa u drugim,

osobito konkurentskim lukama znatno veći nego što je isti u NAPA-n lukama, što očito još nije dovoljan razlog za zaokret u pogledu regionalne suradnje⁵¹.

Mnogobrojni autori, istraživači ili znanstvenici nameću upravo stav da bi sjevernojadranske luke jedino svojom međusobnom suradnjom u budućnosti mogле biti konkurentne sjevernomorskим i crnomorskim lukama

Također je u mnogobrojnoj literaturi prikazano da bi se upravo stvaranjem regionalnog željezničkog prijevoznika postigle brojne koristi koje bi se očitovale u smanjenju troškova prijevoza robe. Također veliku ulogu trebao bi odigrati i multimodalni međunarodni prijevoz na sjevernojadranskom prometnom pravcu od promatranih luka pa sve do srednje Europe. Naravno za ostvarivanje ovih i mnogih sličnih kvalitetnih nauma potrebna je maksimalna državna potpora sa svih triju strana.

Kao i spomenute činjenice tako i sam tok i količina prometa tereta indirektno je ovisna o samoj suradnji triju luka. Trenutno konkurentno stanje luka Rijeke, Kopra i Trsta ostati će takvo sve dok se ne počne realno sagledavati općenito pomorski promet sjevernoga Jadran. Konkurentnost ne bi trebala biti toliko intenzivna između ovih luka, konkurentnost se treba i mora u što kraćem mogućem roku orijentirati naspram ostatka europskih luka koje već pariraju svima trima sjevernojadranskim lukama. Na jedan način ove tri luke škode jedna drugoj neostvarivanjem međusobne suradnje. Kvalitete koje posjeduju kada bi se sjedinile činile bi definitivno najjaču silu na našim prostorima, ali i šire.

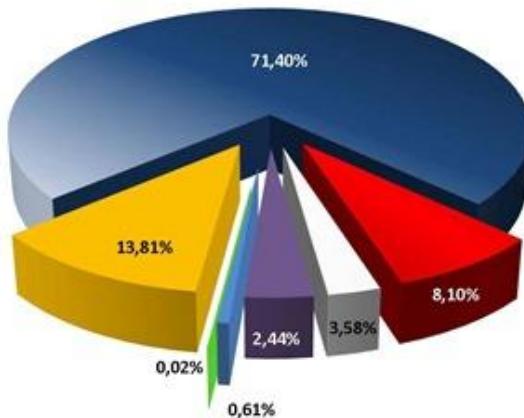
5.3. Institucijski i organizacijski oblik luke Rijeka

Luka Rijeka je dioničko društvo osnovano temeljem zakona o trgovačkim društvima iz 1993. godine. kao koncesionar prvenstvene koncesije, Luka je privatno poduzeće koje je nastalo privatizacijom društvenog poduzeća Luka Rijeka. Upisan u Registar riječkog trgovačkog suda, u siječnju 1999.-e godine, definirano je kao Dioničko društvo s ciljem pružanja transportnih i lučkih usluga uskladištenja robe i špediciju. Prvenstvena koncesija definirana je Ugovorom između Lučke uprave Rijeka i Luke Rijeka.

⁵¹ Ibidem (28.7.2014.)

Cilj je prvenstvene koncesije ponovno uspostavljanje lučkih aktivnosti i njihov doprinos ekonomskom razvoju države, međutim ciljevi se ostvaruju selektivno. Koncesija vrijedi za period od 12 godina, a temeljena je na uvjetima vezanim za realizaciju prometa tereta i pretvorbe vlasništva Luke. Lučka uprava Rijeka neprofitna je pravna osoba odgovorna kao „landlord“ za sve važne funkcije.

Slika 6: Vlasnička struktura društva (30. Rujna 2013.)



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE AGENCIJA ZA UPRAVLJANJE DRŽAVNOM IMOVINOM (AUDIO)	71,4044 %	
HRVATSKI ZAVOD ZA ZDRAVSTVENO OSIGURANJE	8,1060 %	
HRVATSKI ZAVOD ZA MIROVINSKO OSIGURANJE	3,5816 %	
SOCIETE GENERALE – SPLITSKA BANKA d.d. [CROATIA OSIGURANJE d.d.]	2,4426 %	
JADROLINIIJA	0,6173 %	
PLOVPUT d.o.o.	0,0296 %	
MALI DIONIČARI	13,8184%	

Izvor: http://www.lukarijeka.hr/hr/investitori/vlasnicka_struktura/default.aspx (28.7.2014.)

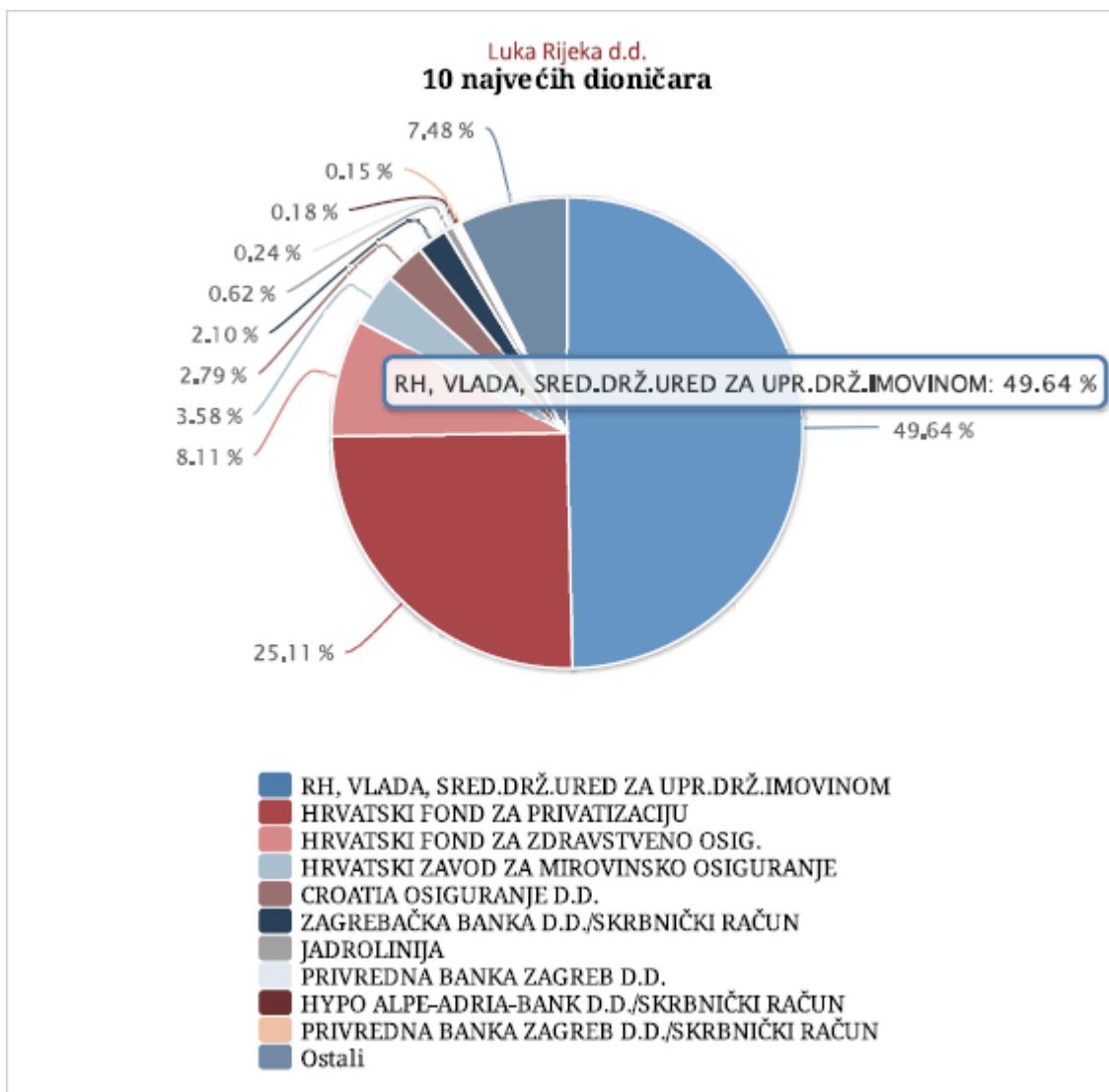
Većinski paket dionica Luke Rijeka d.d. ima Vlada Republike Hrvatske, Agencija za upravljanje državnom imovinom. Odlukom Glavne skupštine Društva od 28.07.2008.godine provedeno je povećanje temeljnog kapitala Društva unosom stvari-nekretnina (dokapitalizacijom). Početkom poslovne 2008.godine, temeljni kapital Društva iznosio je

301.183.000,00 kuna. Odlukom dioničara na Glavnoj skupštini društva 28. Srpnja 2008.godine, temeljni kapital Luke Rijeka d.d. povećan je za vrijednost nekretnina koje se nalaze na području Škrljeva u iznosu od 296.864.000,00 kuna. Temeljni kapital dioničkog društva nakon dokapitalizacije iznosi 598.047.500,00 kuna.

„Predsjednik Uprave Luke Rijeka Vedran Devčić izvjestio je na sjednici Gospodarskog vijeća o razvojnim planovima tvrtke, te dokapitalizaciji koja se priprema. Okupljenima je kazao da je trenutno oko 85 posto dionica Luke Rijeka u vlasništvu države i državnih fondova, a ide se, kaže, u smjeru dokapitalizacije u kojoj država neće sudjelovati, pa bi se njen vlasnički udio trebao spuštati. Dodao je pritom i da je ciljani iznos dokapitalizacije 300 milijuna kuna, čime bi se, kazao je, promijenila vlasnička struktura, te bi se došlo do sredstava za investicije.^{52“}

⁵² <http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Devcic-Udio-drzave-u-Luci-Rijeka-ce-se-smanjivati> (28.7.2014.)

Slika 7: Najveći dioničari Luke Rijeka d.d.



Izvor: <http://www.poslovni.hr/stock/dd/luka-rijeka-dd-2486> (28.7.2014.)

5.4. Utjecaj vlasničkih promjena na poslovanje luke Rijeka

U ovom djelu rada osvrnuti će se na početka ključnih promjena u vlasničkoj strukturi Luke Rijeka d.o.o., koje sežu u davnu 1996.-u godinu pa sve do onih novijih iz 2011.-e godine. Naime, u tvrtku Jadranska vrata d.d. koja je tvrtka kćer Luke Rijeka d.d., u 2011.-oj je u vlasništvo ušla grupacija ICTSI (International Container Terminal Services Inc.), sa koncesijom na 30 godina, preciznije do 2041.-e. Od tada se počinje primjenjivati brand name Adriatic Gate Container Teminal. Oni za sebe kažu da je to strateško partnerstvo, a to je u biti

privatizacija dijela do tada javnog poduzeća. Luka Rijeka d.d. trenutno posjeduje 49% dionica Jadranska vrata d.d., dok je udio ICTSI-a 51%.

5.4.1. Promjene u poduzeću Luka Rijeka od 1996.-2003. godine

Naime, društveno poduzeće upisano je 31. prosinca 1989. u registar Okružnog privrednog suda u Rijeci pod nazivom Poduzeće Luka s potpunom odgovornošću Rijeka sa sjedištem u Rijeci, Obala jugoslavenske mornarice 1 (preimenovana u Riva 1). Od listopada 1947. do 1949. Poduzeće je poslovalo pod imenom Državno privredno poduzeće Luka i javna skladišta. Od 1949. posluje kao Direkcija luka sjevernog Jadrana sa sjedištem u Rijeci koja je 1952. postala privredno poduzeće Luka Rijeka i skladišta. Narodni odbor općine Stari grad Rijeka u dogовору s Narodnim odborom Sušak i Zamet osnovao je 1961. Poduzeće Luka Rijeka. Krajem 1989. iz sastava Radne organizacije Luka,Rijeka izdvojile su se dvije osnovne organizacije udruženog rada (Luka Pula, Plovni objekti) koje su osnovale poduzeća Luka Pula s p.o., Pula i Jadranski pomorski servis s p.o., Rijeka. Preostalih šest osnovnih organizacija udruženog rada (Pogon Rijeka, Pogon Sušak, Pogon Bakar, Pogon Mlaka, Održavanje i Jadrošped) organizirano je u Poduzeće. Prema Naredbi o razvrstaju luke Rijeka iz studenoga 1996. luka je razvrstana prema veličini i značaju u luku od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku i otvorenu za međunarodni javni promet⁵³.

Poduzeće je upisano u registar Trgovačkog suda u Rijeci 25. siječnja 1999. Kao dioničko društvo Luka Rijeka sa sjedištem u Rijeci na adresi Riva 1. Temeljni kapital iznosio je 293.823.000,00 kn. Na temelju odluke skupštine Društva i odluke o pretvorbi iz rujna 2001. povećan je na 301.183.000,00 kn zbog naknadno procijenjene imovine, zemljišta na području Kukuljanova i Orehovice, u iznosu 7.360.000,00 kn.

Od upisa u sudski registar do srpnja 2002. izvršene su promjene odredbi statuta, članova nadzornog odbora i uprave Društva te promjena sjedišta zbog preimenovanja ulice.

Društvo je u razdoblju od 1997. do 2003. imalo dionice i udjele u šest trgovačkih društava. U idućoj tablici daje se pregled vlasnički povezanih društava.

⁵³ Prema: Izvješće o obavljenoj reviziji pretvorbe i privatizacije društvenog poduzeća Luka, Rijeka; <http://www.revizija.hr/izvjesca/2007/revizije-pretvorbe-i-privatizacije/452-luka-rijeka.pdf> (30.7.2014.)

Tablica 7: Vlasnički povezana društva

Redni broj	Naziv i sjedište društva	Datum upisa u sudski registar	Temeljni kapital u kn	% udjela u temeljnom kapitalu	Matični broj
1.	OPI d.o.o., Rijeka	24.9.1993.	3.700.000,00	100,0	040025687
2.	Luka građenje d.o.o., Rijeka	20.9.1996.	18.500,00	100,0	040045873
3.	Luka prehrana d.o.o., Rijeka	20.9.1996.	18.000,00	100,0	040045890
4.	Ganz-luka Rijeka d.o.o., Rijeka	17.11.1999.	60.000,00	49,0	040150260
5.	Jadranska vrata d.d. Rijeka	20.7. 2001.	250.000,00	100,0	040164791
6.	Jadrošped d.o.o., Rijeka	24.12.2001.	20.000,00	100,0	040168392

Izvor: Izvješće o obavljenoj reviziji pretvorbe i privatizacije društvenog poduzeća Luka, Rijeka; <http://www.revizija.hr/izvjesca/2007/revizije-pretvorbe-i-privatizacije/452-luka-rijeka.pdf> (30.7.2014.)

Zakon o pretvorbi društvenih poduzeća nije se primjenjivao na pravne osobe osnovane na temelju posebnih propisa, a lučka društvena poduzeća bila su osnovana na temelju odredbi Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima. Donošenjem Zakona o morskim lukama u prosincu 1995., stvoreni su prvi preduvjeti za pretvorbu takvih poduzeća. Prvu odluku o pretvorbi poduzeća Luka donio je upravni odbor 5. travnja 1996. Prema odluci poduzeće se pretvara u dioničko društvo prodajom dionica uz popust zaposlenima i ranije zaposlenima, pretvaranjem ulaganja i potraživanja prema poduzeću u ulog te prijenosom preostalih dionica fondovima. Prema navedenoj odluci temeljni kapital iznosi 293.823.000,00 kn, a sastoji se od procijenjene vrijednosti poduzeća u iznosu 131.609.000,00 kn te potraživanja prema poduzeću pretvorenog u dionice u iznosu 162.214.000,00 kn. Istovremeno s donošenjem odluke i izmjena odluke o pretvorbi donesen je program i izmjene programa pretvorbe poduzeća. Izmjene programa pretvorbe donio je upravni odbor u svibnju 1998.

Sadrže opće podatke o Poduzeću, model pretvorbe, uvjete stjecanja dionica, tijek pretvorbe te osnivanje i registraciju društva.

U lipnju 1997. društvo Inženjerski biro - revizija d.o.o., Zagreb uz suradnju djelatnika poduzeća sastavilo je razvojni program za razdoblje od 1997. do 2001. Razvojni program obuhvaća analizu postojećih kapaciteta, dugoročni plan i razvoj luke, organizacijski ustroj u skladu s planiranim razvojem, te mogućnost opremanja pristaništa kapitalnom opremom, umjesto izgradnje i rekonstrukcije. U programu je prikazana usporedna analiza pretovara tereta u lukama Rijeka, Kopar i Trst za razdoblje od 1993. do 1996. Planirana je modernizacija lučke nadgradnje i opreme te izgradnja velikih otvorenih skladišnih površina uz more i pristaništa za brodove s kontejnerskim dizalicama. Predviđen je raspored tereta i poslova po sljedećim terminalima: kontejnerski ro-ro terminal, terminal za klasični generalni sipki i tekući teret, terminal za drvo, terminal za žitarice, terminal za rasute terete, frigo terminal (hladnjača), te terminal za stoku. Predviđeno je proširenje i opremanje kontejnerskog terminala na Brajdici postavljanjem dva nova prekrcajna mosta te izgradnja višenamjenskog pristaništa. Na Zagrebačkom pristaništu (Mlaka) planirana je izgradnja novog kontejnerskog terminala uz postavljanje tri prekrcajna mosta. Na terminalu za drvo planirano je rušenje starih skladišta i preseljenje nadstrešnica radi povećanja otvorenog prostora. Na terminalu za žitarice je, nakon rušenja starih skladišta, planirana izgradnja skladišta za soju (silos). Programom je planirano proglašenje luke u Bakru glavnom lukom za prekrcaj rasutog tereta uz povećanje skladišnog prostora, te izgradnju novog pristaništa. Prema razvojnomy programu planirana je nabava specijaliziranih, kontejnerskih i velikih pokretnih dizalica, a za luku Bakar brodoprekrcivača za rasute terete.

Tablica 8: Pregled promjene vlasničke strukture dionica Društva

Redni broj	Dioničari	1.1999.		12.1999.		12.2000.		12.2001.		2.2003.	
1.	Fond u ime Republike Hrvatske	888 230	30,2	888 230	30,2	888 230	30,2	888 230	29,5	888 230	29,5
2.	Hrvatski zavod za zdravstveno osiguranje	484 780	16,5	484 780	16,5	484 780	16,5	484 780	16,1	484 780	16,1
3.	Fond	447 352	15,2	595 298	20,2	598 616	20,3	674 623	22,4	817 308	27,1
4.	Croatia osiguranje d.d. Zagreb	167 080	5,7	167 080	5,7	167 080	5,7	167 080	5,5	167 080	5,5
5.	Mirovinski fondovi	214 196	7,3	214 196	7,3	214 196	7,3	214 196	7,1	214 196	7,1
6.	Jadrolinija Rijeka	36 920	1,3	36 920	1,3	36 920	1,3	36 920	1,2	36 920	1,2
7.	HPT Zagreb	9 800	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-
8.	Dezinsekcija d.d. Rijeka	7 000	0,2	7 000	0,2	7 000	0,2	7 000	0,2	7 000	0,2
9.	Plovput d.o.o., Split	1 770	0,1	1 770	0,1	1 770	0,1	1 770	0,1	1 770	0,1
10.	Mali dioničari	638 422	21,7	500 276	17,0	496 958	16,9	494 551	16,4	351 866	11,7
11.	Hrvatske šume	7 600	0,3	7 600	0,3	7 600	0,3	7 600	0,3	7 600	0,3
12.	Rezervacije	35 080	1,2	35 080	1,2	35 080	1,2	35 080	1,2	35 080	1,2
Ukupno:		2 938 230	100,0	2 938 230	100,0	2 938 230	100,0	3 011 830	100,0	3 011 830	100,0

Izvor: Izvješće o obavljenoj reviziji pretvorbe i privatizacije društvenog poduzeća Luka, Rijeka; <http://www.revizija.hr/izvjesca/2007/revizije-pretvorbe-i-privatizacije/452-luka-rijeka.pdf> (30.7.2014.)

„U ožujak 2003. Fond raspolaže s 1 705 538 dionica (56,6%), od čega 888 230 dionica (29,5%) stečenih preuzimanjem dugoročnih obveza na temelju odluke Vlade Republike Hrvatske te 817 308 dionice (27,1%) stečenih nakon pretvorbe. Slijede Hrvatski zavod za zdravstveno osiguranje s 484 780 dionica nominalne vrijednosti 48.478.000,00 kn ili 16,1%, mali dioničari s 351 866 dionica nominalne vrijednosti 35.186.600,00 kn ili 11,7%, Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje s 214 196 dionica nominalne vrijednosti 21.419.600,00 kn ili 7,1%, te društvo Croatia osiguranje d.d., Zagreb sa 167 080 dionica nominalne vrijednosti 16.708.000,00 kn ili 5,5%. Poduzeće Jadrolinija, Rijeka imalo je 36 920 dionica nominalne vrijednosti 3.692.000,00 kn ili 1,2%, Poduzeće Hrvatske šume, Zagreb 7 600 dionica nominalne vrijednosti 760.000,00 kn ili 0,3%, Dezinsekcija d.d., Rijeka imalo je 7 000 dionica nominalne vrijednosti 700.000,00 kn ili 0,2%, Plovput, Split 1 770 dionica nominalne vrijednosti 177.000,00 kn ili 0,1%. Zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa u portfelju Fonda rezervirano je 35 080 dionica nominalne vrijednosti 3.508.000,00 kn ili 1,2% temeljnog kapitala.⁵⁴“

⁵⁴ Prema: Izvješće o obavljenoj reviziji pretvorbe i privatizacije društvenog poduzeća Luka, Rijeka; <http://www.revizija.hr/izvjesca/2007/revizije-pretvorbe-i-privatizacije/452-luka-rijeka.pdf> (30.7.2014.)

5.5. Adriatic Gate Container Terminal- AGCT

Korporacija International Container Terminal Services (dalje u tekstu ICTSI) bavi se kupnjom, razvojem , upravljanjem i poslovanjem kontejnerskih luka i terminala po čitavom svijetu. 1987. godine korporacija je osnovana na Filipinima, te je u vrlo kratkom vremenskom razdoblju postala vodeći vlasnik i predvodnik u ovom području. Nakon učvršćivanja svoje pozicije na kontejnerskom terminalu na matičnim Filipinima u Manili, ubrzano nastupa agresivno domaće i inozemno širenje 1994. godine.

„Naši dosadašnji uspjesi potvrđuju našu sposobnost da se brzo prilagodimo različitim operativnim okruženjima i da dodamo značajnu vrijednost terminalima kojima upravljamo, poboljšavajući njihovu učinkovitost na svakoj razini. Također, imamo dokazanu sposobnost da djelujemo iznad očekivanja središnjih ili regionalnih vlada u procesima, pridonoseći i rastu razvijenih tržišta i onih koji su u razvoju. Ponosimo se što smo partneri u pravom smislu te riječi s vladama u razvoju i upravljanju lučkim poslovima, oslobođajući ih pomorske, lučke imovine privatizacijom ili prodajom prijevoznih sredstava.“⁵⁵

Slika 8: Raširenost ICTSI po svijetu

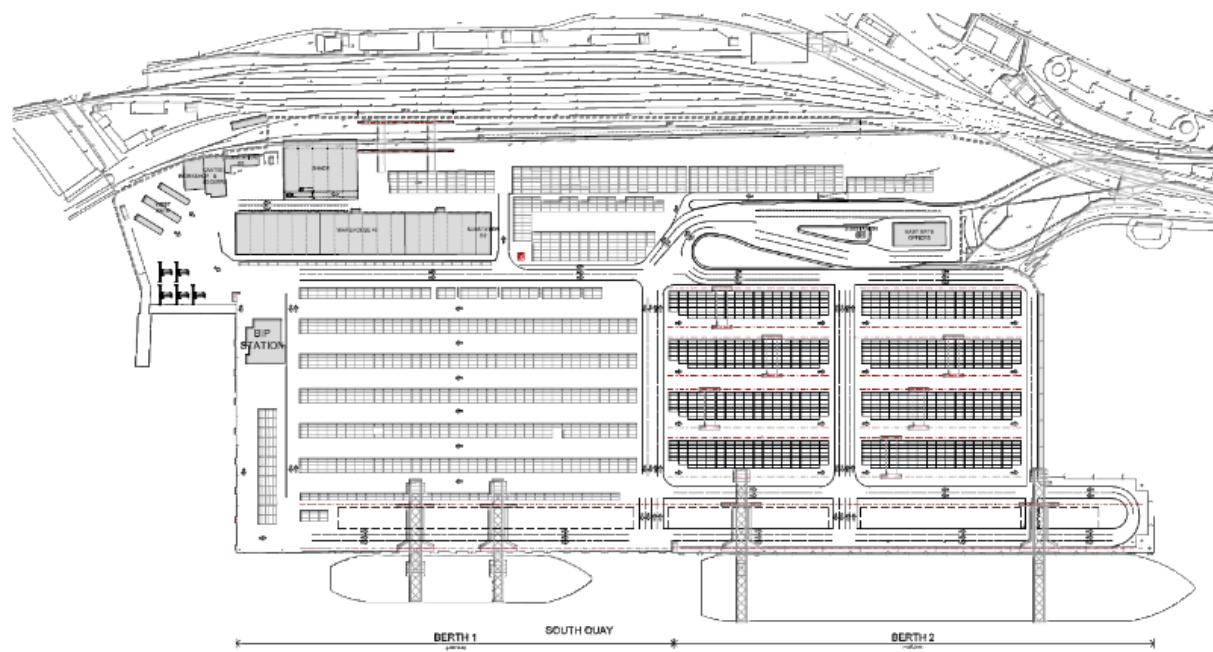


Izvor: <http://www.ictsi.hr/index.php/hr/o-nama/o-ictsi-u> (3.8.2014.)

⁵⁵ <http://www.ictsi.hr/index.php/hr/o-nama/o-ictsi-u> (3.8.2014.)

U ožujku 2011.-e godine ICTSI i Luka Rijeka d.d. izgradili su 30-o godišnje strateško partnerstvo za rad, upravljanje i razvoj kontejnerskog terminala Bradjica u Riječkoj luci. Terminalom upravljaju Jadranska vrata d.d., jedinica Luke Rijeka. ICTSI Nizozemska-based podružnica ICTSI-a i Luka Rijeka potpisale su ugovore koji su omogućili kupnju 51 posto dionica Jadranskih vrata. Tim je sporazumom terminal preimenovan u Adriatic Gate Container Terminal (AGCT). Osim oposluživanje međunarodne trgovine Hrvatske, AGCT se obveza postati međunarodni trgovački prolaz za srednju i jugoistočnu Europu, služeći Mađarsku, Češku, Slovačku, južnu Poljsku, Srbiju te Bosnu i Hercegovinu, koje su sve prirodna zaleda luke Rijeka.

Slika 9: Mapa terminala Bradjica



Izvor: <http://www.ictsi.hr/index.php/hr/o-nama/o-ictsi-u> (3.8.2014.)

5.5.1. Razvojni projekti

Luka Rijeka mora prilagoditi svoje kapacitete potražnji na tržištu kako bi zadržala pozitivni zamah. Stari industrijski plan lučkih površina ograničava njezinu sposobnost reagiranja na zahtjeve suvremenog prekrcavanja. Što se tiče kontejnerskog tereta, luka koristi skoro maksimum svojih kapaciteta. Luka Rijeka se postupno mijenja iz nekoncesionarske u koncesionarsku luku, pa tako u svojem vlasništvu ima „*Adriatic Gate*“ tvrtku koja 2001. godine dobila 10-godišnju koncesiju za rad na kontejnerskom terminalu Brajdica. Desetogodišnja koncesija na kontejnerski terminal Brajdica ističe u studenome 2011. godine pa je u prosincu 2009. godine potpisana Ugovor o produljenju koncesije za razdoblje od 30 godina. Ugovor stupa na snagu u studenome 2011. godine po isteku važeće koncesije. Luka Rijeka pokrenula je proces restrukturiranja i privatizacije u sklopu kojeg se očekuje nalaženje strateških partnera odnosno uvođenje privatnog kapitala u lučke operacije. Luka se suočava s novim mogućnostima i izazovima, koji su revidirani u njenom opširnom revidiranom 20-godišnjem Master planu razvoja, kojem je u travnju 2008. godine konačni oblik dala tvrtka Rotterdam Maritime Group. Očekuje se da će potencijal kontejnerskog prometa u 2015. godini doseći oko 335.000 TEU-a a do 2020. godine otprilike 640.000 TEU-a⁵⁶. U ažuriranom glavnem planu potvrđuje se potreba za hitnom dodatnim ulaganjem u Riječku luku, što je temeljeno na sadašnjem prometu i predviđanju prometa kao i finansijskoj opravdanosti za mnoge od tih predloženih ulaganja. Glavni prioriteti se odnose na produženje kontejnerskog terminala Brajdica (izgradnja 328m nove obale, te 50.000 m² skladišne površine), izgradnja Zagrebačkog kontejnerskog terminala (koji će imati približno 22 hektara površine i pristanište dužine 680 m prosječne širine od 300 m) kao i niz manjih ulaganja u razne terminale, sustav upravljanja lukom i informatički sustav.

Očekuje se da će se većina novih ulaganja ostvariti u sklopu javno-privatnog partnerstva, pri čemu Lučka uprava Rijeka osigurava infrastrukturu, a koncesionari osiguravaju nadgradnju i opremu, u skladu s koncesionarskim modelom luke. U skladu s hrvatskim zakonima očekuje se da će se koristiti dva glavna modaliteta:

1. produljenje ugovora o koncesiji za postojeće terminale od stranih tvrtki koje će biti slijednice Luke Rijeka, nakon čega slijedi javni natječaj za dionice u tim tvrtkama;

⁵⁶ www.portauthority.hr/rijeka/docs/Final_draft_OES_RG_II_June26-hr.doc (30.7.2014.)

2. javni natječaj za koncesije za odabrane terminale

5.5.2. *Kontejnerski terminal Brajdica*

Kontejnerski terminal Brajdica nalazi se na sušačkoj strani ušća Rječine. Tijekom 25 godina, otkad je prva faza izgradnje puštena u rad, kontinuirano povećava količinu prekrcanih kontejnera. Iz tog razloga nužna je njegova obnova i povećanje kapaciteta.

Projektom su predviđeni slijedeću objekti⁵⁷:

- Producenje obale, izgradnja 330 m nove obale, te 50.000 m^2 skladišne površine. Završetkom izgradnje ove cjeline udvostručit će se kapacitet skladištenja kontejnera;
- Nabavkom dodatne prekrcajne opreme omogućit će se istovremeni prekraj dva velika kontejnerska broda na jednoj obali;
- Nova zgrada ulazno-izlaznog punkta na priključku s cestom D-404 omogućit će brz protok kamiona na i s terminala;
- Ulazni punkt ima cilj objedinjavanja svih službi pri dolasku ili odlasku kontejnera na ili s terminala, te pružanje optimalnih uvjeta rada službenicima terminala;
- Željeznička stanica za kontejnere i plato za pripremu kontejnera prije ukrcaja, odnosno iskrcaja s vagona, omogućit će bržu i efikasniju manipulaciju većeg broja kontejnera;
- Garaža za servisiranje prekrcajnih uređaja uključuje nužne sadržaje, skladišta, urede i slično. Ovim rješenjem servisiranje prekrcajnih uređaja obavljat će se sukladno ekološkim normama RH. Cilj izgradnje i proširenja terminala je omogućavanje prihvata značajno većih brodova te udvostručenje prekrcajnog kapaciteta.

⁵⁷ <http://www.portauthority.hr/rijeka/projekti/kontejnerski-terminal-brajdica.html> (30.7.2014.)

5.5.3. Zagrebačko pristanište

Porast kontejnerskog prometa kroz luku Rijeka zahtjeva potrebu daljnog povećanja prekrcajnih kapaciteta. Kao logičan slijed razvoja nameće se izgradnja novog kontejnerskog terminala na zapadnom dijelu lučkog područja. Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu, koji će u konačnici zauzimati površinu od približno 22 hektara, zamišljen je kao pristanište dužine 680 m s prosječnom širinom terminala od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište je minimalno 20 m. Terminal bi se gradio u dvije faze. Prva faza predviđa izgradnju pristaništa u dužini od 400 m s dubinom mora od minimalno 20 m. Pristanište je dimenzionirano za prihvat brodova Daniela klase (d-366m, š-51m, g-15 m) te je predviđena instalacija kontejnerskih STS dizalica dohvata 22 reda⁵⁸. Zbog izuzetno teških uvjeta gradnje prihvaćena je metoda ugovaranja projektiranja i građenja čime bi se omogućilo izvođaču da odabere troškovno najpovoljniju strukturu pristaništa.

Slika 10: Zagrebačko pristanište, 1. faza izgradnje



Izvor: <http://www.portauthority.hr/rijeka/promocija/foto-galerija.html> (30.7.2014.)

Druga faza predviđa produženje Terminala do ukupne dužine pristaništa od 680m čime bi se ostvario kapacitet od 500 000 TEU godišnje.

⁵⁸ <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com> (30.7.2014.)

Slika 11: Zagrebačko pristanište, 2. faza izgradnje



Izvor: <http://www.portauthority.hr/rijeka/promocija/foto-galerija.html> (30.7.2014.)

Paralelno s izgradnjom Terminala realizirala bi se izgradnja spojne ceste D 403 kao i rekonstrukcija ranžirnog kolodvora za potrebe ukrcaja i iskrcaja kontejnera na periferiji Terminala. Financiranje izgradnje definirano je kao kombinacija sredstava iz kredita Svjetske banke i privatnog ulaganja.

Planirano je da se izgradnja novog pristaništa financira kreditom Svjetske banke dok bi se infrastruktura na postojećem dijelu terminala kao i suprastruktura i oprema financirali privatnim ulaganjem po modelu javno-privatnog partnerstva⁵⁹. Izgradnja Kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu predstavlja zajedničku investiciju Lučke uprave Rijeka i budućeg koncesionara.

5.5.4. Modernizacija prema planu 2014.-2020.

Od ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, ali i pripreme koje su tekle i prethodile tome, u velikoj mjeri se odnose na sam promet u cjelini. Europska unija daje prednost vrstama prometa koji imaju komponentu zaštite okoliša: željeznice, morski promet i unutarnji plovni putovi. U korist toga izrađena je prometne strategije Republike Hrvatske i

⁵⁹ <http://www.portauthority.hr> (30.7.2014.)

tzv. Operativni plana Prometa, a dio su priprema za sljedeće plansko razdoblje Europske unije od 2014. do 2020. godine.

Najveća je konkurenčka prednost grada Rijeke uopće sama Luka Rijeka. Stoga u pogledu projekata Europske unije ona odnosi najveći udio budućih ulaganja.

Krenuvši od činjenice da je pomorska ruta između Dalekog istoka preko Sueskog kanala i Riječke luke kraća za 5–10 dana, a to je ujedno i najkraći tranzitni put uspoređuje li se s lukama Sjeverne Europe. Uz to, geografski položaj riječke luke i razvoj Riječkoga prometnog pravca donosi Europskoj uniji nove pogodnosti (posebno za dalekoistočna tržišta preko Sueskog kanala), čime se riječka luka najviše ističe:

- Prva luka ticanja i najbrža ruta kao alternativni pravac u odnosu na sjeverne europske luke.
- Balansiranje regionalnog razvoja (sjever-jug Europe).
- Smanjenje utjecaja na okoliš.
- Globalni tržišni uvjeti (preraspodjelom postojećih tijekova roba, osnivat će se nove tvrtke).

Statistike kažu kako je ukupan lučki promet Luke Rijeka d.d. i *Adriatic Gate Container Terminala* (Jadranska vrata d.d.- AGCT), iznosio u 2012. godini 4,5 milijuna tona tereta. Promet Luke Rijeka d.d. u dijelu generalnog, rasutog tereta i drva iznosio je 3,2 milijuna tona tereta i na razini je 2011. godine. Gledano po vrstama tereta, promet generalnog tereta veći je za 2%, promet drva za 39%, a promet rasutih tereta je za 6% manji. Promet AGCT-a iznosio je u 2012. godini 128.680 TEU-a i manji je za 3% u odnosu na 2011. godinu. Luka Rijeka d.d. u 2013. godini ostvaruje promet generalnih rasutih tereta i drva od 3.450 milijuna tona, što je povećanje za 6,7%, a AGCT promet kontejnera od 157.000 TEU jedinica, što je povećanje od 24%.

U svibnju 2013. godine postavljene su nove dizalice na terminalu Brajdica. Vrijednost dizalica je 23 milijuna EUR, a time je koncesionar povećao kapacitet kontejnerskog terminala Brajdica na više od 600 tisuća TEU jedinica kontejnera. Zapadni lučki terminal presudan je za jačanje konkurenčnosti riječke luke u odnosu na svoje konkurente jer će u svome punom profilu (dužinom i dubinom gaza) svakako privući nove terete i s najudaljenijih tržišta. Planirano je da Lučka uprava Rijeka uloži 71 milijun EUR za početnih 400 m nove obale (investicija obuhvaća projektiranje i gradnju), a od budućeg koncesionara očekuje se dodatna investicija u iznosu od 100 milijuna EUR za nastavak gradnje. Uz izgradnjу Zapadnoga

lučkog terminala vezana je i izgradnja nove ceste D-403 koja će biti prijeko potrebna poveznica zapadnoga dijela luke s autocestom. Planskom dokumentacijom predviđena je investicija od oko 66 milijuna EUR za novu cestu D-403. Upravo ta investicija Hrvatskih cesta d.o.o. omogućit će još bolju prometnu povezanost luke sa zaleđem, što je bitan preduvjet razvoja Riječke luke. Za razvoj riječke luke od velikog je značenja ulaganje u željezničku infrastrukturu. Rijeka, odnosno Riječki prometni pravac, najveći je projekt HŽ infrastrukture d.o.o., a te će investicije pozitivno utjecati i na razvoj riječke luke. Ulaganja u željezničku infrastrukturu pridonijet će povezivanju Rijeke na X. europski željeznički koridor.

Računa se da je u prethodne dvije godine te idućih godinu dana, kontejnerski terminal na Brajdici prošao i prolazi kroz najveće promjene od samom svog osnutka. Tome je razlog među ostalim, izgradnja novog obalnog i skladišnog prostora čime su stvoreni prostorni preduvjeti za neophodan tehnološki razvoj terminala, a ciklus investicija završen je isporukom nove terminalske opreme u svibnju 2013.-e godine. čitav ciklus može se okarakterizirati kao primjer javno-privatnog partnerstva. Sa ovim ulaganjima te izgradnjom novih 328 metara obale te 30000 m^2 skladišnog prostora, te novih deset dizalica, terminal je u potpunosti opremljen u skladu sa svjetskim standardima. Uz ove tehnološke promjene, niz komercijalnih aktivnosti pokušaj je da se terminal Brajdica i čitav riječki prometni pravac pozicionira kao vodeća luka ovih područja sa jasno ciljanim tržištem. Dolazak strateškog partnera donio je novu perspektivu i dinamiku razvoja čitave luke. Ugovor o modernizaciji riječke luke, odnosno kontejnerskog terminala Brajdica na kojem je tvrtka Jadranska vrata d.d. koncesionar, potpisali su predsjednik Uprave Luke Rijeka Denis Vukorepa i stariji potpredsjednik ICTSI-ja (International Container Terminal Services Inc.) Manuel Armando Fernandez. Novi strateški partner obvezao se investirati oko 70 milijuna eura u terminal Brajdica. Najveća ulaganja te tvrtke, specijalizirane za poslovanje kontejnerskih terminala (tvrtka upravlja s 22 terminala u 16 luka diljem svijeta), usmjerit će se u implementaciju modernih tehnologija koje će omogućiti automatizaciju praćenja iskrcaja, skladištenja i otpreme kontejnera, podizanje standarda poslovanja Brajdice te dogradnju željezničke infrastrukture u okolini terminala. Američka tvrtka ICTSI sa sjedištem na Filipinima pobijedila je na međunarodnom natječaju za strateškog partnera tvrtke Jadranska vrata d.d., nakon što je ponuda te tvrtke za projekt Brajdica ocijenjena kao najkvalitetnija.

U ožujku 2014.-e godine najavljene su nove promjene i velike investicije te potencijalne suradnje. Izborom banke savjetnika Luka Rijeka krenula je u proces dokapitalizacije, kojem je cilj putem javne ponude dionica (IPO) u drugoj polovici ove godine

prikupiti oko 300 milijuna kuna i u vlasničku strukturu riječke luke privući institucionalne ulagače. Povećanje temeljnog kapitala Luke Rijeka vezano je za investicije i strateški projekt Škrljevo, koji obuhvaća razvoj pozadinskog terminala Škrljevo u suvremeno uređen i opremljen lučki terminal na površini većoj od 400 tisuća četvornih metara.

„Izdavanje građevinske dozvole za projekt Škrljevo očekuje se u trećem tromjesečju ove godine, a prema projektnom i planu financiranja, u taj će projekt i nabavku mehanizacije biti investirano više od 50 milijuna eura. Ulazak Hrvatske u Europsku uniju ponovno je otvorio povijesno tržište te luke, navode iz Luke Rijeka i podsjećaju na planirana ulaganja koja predstavljaju veliki potencijal za rast prometa na riječkom prometnom pravcu u idućim godinama.⁶⁰“

Ovdje je naime riječ o milijarde eura vrijednim ulaganjima HŽ Infrastrukture u obnovu postojeće i gradnju nove pruge na tzv. Mediteranskom TEN-T koridoru koji povezuje Rijeku, Zagreb i Budimpeštu. Moderniziran i razvijen pozadinski terminal Škrljevo važan je prije svega u pogledu korištenja i podupiranja očekivanog budućeg rasta prometa. Taj projekt osigurava daljnji razvoj Luke Rijeka i riječkog prometnog pravca te u tom smislu nadilazi interes tvrtke i predstavlja strateški projekt od šireg gospodarskog i nacionalnog značaja.

⁶⁰http://www.hrportfolio.hr/hr/fondovi/fondovi_4_1_0_2/%7CVijesti%7CKompanije%7CNovost%7CLuka_Rijeka_najavljuje_IPO_vrijedan_300_milijuna_kuna%7C28705 (30.7.2014.)

6. ZAKLJUČAK

Veličina prometa svake luke mjerilo je njezine uspješnosti, uloge i značenja što ga ima za lučki, prometni i gospodarski sustav, kako u nacionalnim okvirima, tako i u širim prostorima konkurentnog prometnog tržišta. Pri tome, naravno ne treba izostaviti elemente tehničko-tehnološke i organizacijsko-ekonomске strukture, razine razvijenosti, stupnja povezanosti, te konačno i usklađenosti svih čimbenika u strukturi luke i njezinom okruženju, obzirom da upravo svi ti čimbenici utječu na multiplikativni faktor, odnosno direktne i indirektne financijske učinke koje pojedina luka proizvodi za nacionalno gospodarstvo.

Obzirom na činjenicu da se gotovo $\frac{3}{4}$ svih roba transportira morskim putem, razvidna je važnost morskih luka u svjetskoj robnoj razmjeni, te povezanost pomorskog, odnosno prometnog sustava s gospodarskim sustavom pomorskih zemalja. Ta se veza ponajprije izražava kretanjem osnovnih ekonomskih indikatora kao što su društveni proizvod, zaposlenost, investicije ili osobna potrošnja s jedne strane, te količina prevezene robe i putnika, veličina prometne potražnje, broj i sastav prijevoznih sredstava s druge strane.

Luka Rijeka strateška je luka ne samo za Republiku Hrvatsku već i čitavu Europu, a možda i šire.

Kontejnerski je pomorski promet kako je već nekoliko puta naglašeno, najrazvijeniji način transporta u pomorstvu, ali i šire. Najveći postotak ukupnog pomorskog prometa otpada na prijevoz kontejnerima. Razlog tome je specifičnost i visoka funkcionalnost kontejnera kao sredstva. Ključna značajka je dakako to što kontejner u sebi može sadržavati različite vrste roba; od tekućih, rasutih, generalnog tereta, životinja i slično. Postoji niz vrsta kontejnera sa posebnim specifikacijama i značajkama za svaku od navedenih vrsta tereta i još mnoge. Osim ove značajnosti valja svakako napomenuti i jednostavnost utovara, prekrcaja i istovara kontejnera. Naime, upravo zbog lakoće prekrcaja kontejnera mnogim se brodovima smanjilo zadržavanje u lukama što je naravno čisti profit i povećanje funkcionalnosti broda.

U posljednjem desetljeću međunarodni pomorski kontejnerski promet raste mnogo brže u odnosu na ukupni pomorski promet. U 80-tim godinama dvadesetog stoljeća svjetska pomorska kontejnerska trgovina raste za 7,8% godišnje, dok se u 90-ima i početkom 2000-tih, ostvaruje veliki godišnji rast od oko 9,1%.

Europski kontejnerski promet zauzima vrlo važno mjesto u svjetskoj kontejnerizaciji. Iako zaostaje uvelike za Azijskim zemljama, gledajući razliku između veličine kontinenata

može se zaključiti da prema statistikama Europa ostvaruje iznimno značajnu količinu kontejnerskog pomorskog prometa.

Analizom nekih postojećih prognoza o svjetskim kretanjima i razvoju kontejnerskog prometa može se doći do zaključaka da su mnoge prognoze već nadmašene, odnosno ostvaren je kontejnerski promet premašio prognozirane količine kontejnerskog prometa u svijetu. Predviđeno je da će do 2010. Godine biti 138,9 mil TEU, a 2015. Godine 177,6 mil TEU. No, taj je podatak posve neutemeljen budući da je riječ o količinama koje su već ostvarene.

Iz svih podataka o kontejnerskom prometu i specifičnostima samih kontejnera može se zaključiti enormna važnost ovoga načina transporta. Kontejnerizacija ili sam kontejner može se reći da je doslovce promijenio transport robe, poglavito u pomorskom prometu.

Iz priloženih pak statističkih podataka luke Rijeka, vidljivo je u kolikim se razmjerima kretao kontejnerski promet odnosno kolikom je brzinom napredovao u nizu promatranih godina do danas. Promatrajući dakle te činjenice, potrebno je ubrzano sprovesti modernizaciju terminala, u ovom slučaju kontejnerskog terminala, a sukladno tome i sve tehnološke promjene koje to zahtijevaju.

Analizirajući potom tendencije kretanja pomorskog prometa luke Rijeka, a naročito kontejnerskog tereta, vidljivo je također da će isti napredovati, da se očekuje nagli daljnji razvitak i porast količine prometa koji će ukoliko sene poduzmu određene mjere na terminalu, zakrčiti promet i samim time konkurentske lukama, prije svega Trstu i Kopru jednostavno servirati promet.

Kontejnerski je terminal luke Rijeka, kao i čitava luka, povoljnoga položaja, dobre prometne povezanosti, kvalitetnog gravitacijskog okuženja i samih karakteristika. Sve ovo igra u korist pozitivnog kretanja prometa u godinama koje slijede. No ništa to neće biti ostvarivo niti efikasno ukoliko se ne pokaže interes za unaprjeđenjem postojećeg stanja kontejnerskoga terminala. Također, nadovezujući se na spomenute konkurentne luke Trst i Kopar, može se dati osvrt na činjenicu odnosno težnju povezivanja triju luka u cjelinu kako bi se jednostavnije i kvalitetnije moglo prometovati sa središnjom Europom koja čini gravitacijsko područje sjevernojadranskih luka. Ideja spajanja ovih luka (Rijeka, Trst i Kopar) postoji već niz godina, međutim provođenje ideje u djelo sasvim je druga priča. Nažalost još uvijek ta suradnja nije ostvarena, a kako se čini u skoroj budućnosti nema niti naznaka kvalitetnijim promjenama. Ovakav nastup i nefunkcionalnost svakako unazaduju prometnu važnost triju luka, a samim tim daje se prednost ostalim europskim lukama.

LITERATURA:

1. Božičević, J., Luka kao složen sustav, Rijeka- glavna Hrvatska luka, Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Hrvatsko društvo za sustave, Zagreb 1999.
2. Brajković V.; „Pomorstvo“, Pomorska enciklopedija, sv. 6, Zagreb, 1983.
3. Dundović Č., Hess S.; Tehnologija i organizacija luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka 2001.
4. Dundović Č., Kesić B.; Tehnologija i organizacija luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.
5. Dundović, Č.; Lučki terminali, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 2002.
6. Kesić, B. Ekonomika luka. Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2003, str. 53.
7. Glavan, B.; „Ekonomika morskog brodarstva“, Školska knjiga Zagreb, Zagreb 1992.
8. Perić- Hadžić A., Javno-privatno partnerstvo- model ubrzanog razvoja morskih luka Republike Hrvatske, doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, 2011.
9. Stražićić, N., „Pomorska geografija svijeta“, Školska knjiga, Zagreb, 1996
10. Trbojević- Gobac S., Tehnologija proizvodnih procesa, Informator Zagreb, 1987.

Članci

11. Barić, Devčić, Valenčić; Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurenckim lukama Kopar i Trst
12. Baričević, H.; Koncepcija tehnološkog rješenja pomorsko - putničkog terminala u Rijeci, Zbornik radova Pomorstvo, god. 13., Rijeka 199.
13. Batur T., Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010., str. 677.-692.
14. Božičević, J., Luka kao složen sustav, Rijeka- glavna Hrvatska luka, Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Hrvatsko društvo za sustave, Zagreb 1999.
15. Dundović, Č., Hlača, B. (2007.); „New concept of the container terminal in the port of Rijeka“, Pomorstvo, 21(2), 51 - 68.
16. Dundović, Č., Plazibat, V. Lučka i prometna infrastruktura Republike Hrvatske. Pomorstvo. 2011; 25(1):209-222.
17. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: “Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka“, Informatologia. Vol. 40, br. 2, 2007., str. 146–152.

18. Karlić Mujo H.; Kontejnerski promet na sredozemlju s posebnim osvrtom na sjevernojadranske luke, stručni članak, "Naše more" 56(1-2)/2009.
19. Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadžić A. Položaj luka sjevernog Jadrana (Rijeka, Pula, Zadar i Šibenik) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske. Rijeka, 2008.
20. Kesić, B., Jugović, A. Menadžment pomorsko putničkih luka. Sveučilište u Rijeci, Liber d.o.o., Rijeka, 2006.
21. Poletan Jugović T., Cvetković M.; Analiza i prognoza glavnih tokova kontejnerskog prometa u svijetu; Pomorstvo, god. 22, br. 1 (2008), str. 53-71
22. Rudić, D., Hlača, B. (2005.): „Feeder service to promote revitalization of container transport in the Adriatic ports“, Naše more, 52, 1 - 2, 37 - 44.
23. Vilke S.; Koncepcija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski zbornik 43 (2005)1, 85-111
24. Zelenika, Mrvčić, Pavlić Skender, Analiza i ocjena stupnja uspješnosti u poslovanju teretnih morskih luka u RH, „Naše more“ 58(1-2)/2011.

Ostali izvori

25. Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske 2000.-2010., Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 2001.
26. Izvješće o obavljenoj reviziji pretvorbe i privatizacije društvenog poduzeća Luka, Rijeka; <http://www.revizija.hr/izvjesca/2007/revizije-pretvorbe-i-privatizacije/452-luka-rijeka.pdf> (30.7.2014.)
27. Masterplan Update - Port of Rijeka, Final Report, Rotterdam Maritime Group, Rotterdam, the Netherlands, 2008., p.29.
28. Statistički ljetopis, 2008. godina.
29. Studija održivog razvoja kruzing turizma. Zagreb: Institut za turizam, <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/070611-kruzing-studija.pdf>. (11.4.2013.)

Internet izvori

30. <http://www.pfri.uniri.hr/~natasa/Regional%20Share%20of%20World%20Container%20Traffic.pdf>
31. http://www.bts.gov/publications/americas_container_ports/html/table
32. www.pomorstvo.net

33. <http://www.poduzetnistvo.org/news/hrvatska-uzela-kredit-za-gateway-ii>
34. <http://www.poduzetnistvo.org/news/rijeka-kopar-i-trst-protiv-konkurencije-sa-sjevera>
35. http://www.lukarijeka.hr/hr/port_handbook/prometna_povezanost/default.aspx
36. <http://www.lukarijeka.hr>
37. <http://limun.hr/main.aspx?id=349445&termId=23047> (28.7.2014.)
38. Ustav Republike Hrvatske: <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/232289.html> (28.7.2014.)
39. Skorup V.; Vlasničkopravni aspekti pomorskog dobra, <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-vlado-skorup.html> (28.7.2014.)
40. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama: <http://www.zakon.hr/z/505/zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama> (28.7.2014.)
41. http://www.lukarijeka.hr/hr/port_handbook/prometna_povezanost/default.aspx(15.7.2014)
42. <http://www.rijeka.hr/ProjektRijekaGateway>
43. http://www.lukarijeka.hr/_Data/Files/198_2011063015236967/Statistika_2010.pdf (17.07.2014.)
44. <http://www.poduzetnistvo.org/news/rijeka-kopar-i-trst-protiv-konkurencije-sa-sjevera> (17.07.2014.)
45. <http://www.poslovni.hr/domace-kompanije/luka-rijeka-povecala-promet-u-sest-mjeseci-za-17-posto-276150> (28.7.2014)
46. <http://www.poduzetnistvo.org/news/hrvatska-uzela-kredit-za-gateway-ii> (28.7.2014.)
47. <http://www.porto.trieste.it/> (28. 7. 2014.)
48. Interna dokumentacija poduzeća „Luka Rijeka“ <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-intovor> (28. 7. 2014.)
49. <http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Devacic-Udio-drzave-u-Luci-Rijeka-ce-se-smanjivati> (28.7.2014.)
50. http://www.hrportfolio.hr/hr/fondovi/fondovi_4_1_0_2/%7CVijesti%7CKompanije%7CNOvost%7CLuka_Rijeka_najavljuje_IPO_vrijedan_300_milijuna_kuna%7C28705 (30.7.2014.)
51. <http://www.ictsi.hr/index.php/hr/o-nama/o-ictsi-u>

POPIS ILUSTRACIJA:

Slika 1: Gravitacijsko područje luke Rijeka.....	18
Slika 2: Luka Rijeka	19
Slika 3: Luka Rijeka	21
Slika 4: Putnički terminal Luke Rijeka	22
Slika 5: Članice udruge NAPA (prije priključenja Rijeke).....	42
Slika 6: Vlasnička struktura društva (30. Rujna 2013.)	45
Slika 7: Najveći dioničari Luke Rijeka d.d.	47
Slika 8: Raširenost ICTSI po svijetu	52
Slika 9: Mapa terminala Brajdica.....	53
Slika 10: Zagrebačko pristanište, 1. faza izgradnje.....	56
Slika 11: Zagrebačko pristanište, 2. faza izgradnje.....	57
Tablica 1: Prijevoz robe u pomorskom i obalnom prijevozu	28
Tablica 2: Promet robe u morskim lukama	29
Tablica 3: Ukupni promet Riječke luke u 2010. godini	31
Tablica 4: Predviđene stope rasta kontejnerskog prometa u luci Rijeka.....	33
Tablica 5: Prognoza kontejnerskog prometa luke Rijeka u TEU	34
Tablica 6: Predviđanje vrijednosti prometa suhog tereta sjevernojadranskih luka	40
Tablica 7: Vlasnički povezana društva.....	49
Tablica 8: Pregled promjene vlasničke strukture dionica Društva.....	51
Grafikon 1: Kontejnerski promet u Riječkoj luci od 1975. do 2007. godine	25