

Siniša Vilke

## LOGISTIČKI PRISTUP RAZVITKU SJEVERNOJADRANSKIH LUKA RIJEKE, KOPRA I TRSTA

**Tema** ovoga magistarskog rada je analiza postojećeg razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta, istraživanje svih relevantnih logističkih elemenata koji utječu na njihovo djelovanje i poslovanje, analiza kretanja robnih tokova navedenih luka, te u skladu s provedenom analizom prognoziranje lučkog prometa pomoću metode analize vremenskih nizova kao i definiranje mjera razvojne politike za razvitak sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta.

U svezi s odabranim problemom i predmetom istraživanja postavljena je **radna hipoteza**:

- Konzistentnim i relevantnim spoznajama o svim logističkim elementima i činiteljima koji utječu na pojedine luke i lučke sustave te analizom kretanja prometnih tokova i tržišta lučkih usluga, moguće je definirati koncepciju razvitka luka i lučkih sustava koja će biti u skladu s logističkim pristupom njihova djelovanja.

Uz ovako postavljenu osnovnu hipotezu, definirane su **pomoćne hipoteze**:

- Osnovne pretpostavke razvitka luka i lučkih sustava su jasno definiranje i koncipiranje lučke i logističke politike.
- Svaka pojedinačna luka treba razviti kvalitetno izvršavanje logističkih i distribucijskih usluga kako bi se integrirala u svjetske i europske gospodarske tokove i zadovoljile potrebe korisnika lučkih usluga.
- Kvalitetan logistički pristup djelovanja luka i lučkih sustava podrazumijeva uvođenje suvremenih informacijskih i telekomunikacijskih tehnologija, čija implementacija ima veliki utjecaj na njihovu produktivnost i daljnji razvitak.
- Za održavanje i jačanje konkurentnosti određenog prometnog pravca i luka koje djeluju u sklopu njega, te njihovo integriranje u gospodarske i logističke tokove, nameće se potreba suradnje i svojevrsne integracije luka na logističkim principima.

**Struktura istraživanja** obrađena je u sedam poglavlja. Nakon uvodnih razmatranja koja obuhvaćaju obrazloženje proučavane problematike slijede poglavlja koja se sastoje od tematskih cjelina.

U *prvom*, uvodnom poglavlju, definiran je problem koji se namjerava istražiti, postavljena je radna hipoteza i odabrana tema magistarske radnje. U skladu s definiranim problemom istraživanja postavljen je cilj koji se može postići rješanjem zadataka istraživanja primjenom odgovarajućih znanstvenih metoda. Pregledno je iznijet prikaz dosadašnjih istraživanja tretirane problematike, opisane su korištene metode te je obrazložena struktura rada.

U *drugom* poglavlju pojmovno su definirane luke te opisane njihove funkcije, obilježja i uloge u gospodarskom sustavu. Nakon toga, utvrđene su osnovne značajke logistike, prijevoznog lanca i multimodalnog transporta. S obzirom da suvremene informacijske i telekomunikacijske tehnologije imaju veliki značaj za pružanje usluga kroz cjelokupni prijevozni lanac, posebno je opisano elektroničko gospodarstvo kao sustav koji efikasno upotrebljava elektroničke i komunikacijske tehnologije. Potom su detaljno obrazloženi i objašnjeni logistički čimbenici relevantni za ulogu i razvitak luka te je definirano i razlučeno tržište lučkih usluga.

*Treće* poglavlje obrazlaže mjesto i ulogu luke u prijevoznom lancu. Nakon detaljnog prikaza značaja makrologističkog i mikrologističkog pristupa za djelovanje i poslovanje luka, opisan je utjecaj globalizacijskih procesa, liberalizacije tržišta, gospodarskih i političkih integracija na luke i cjelokupni prijevozni lanac kao i postojeći i budući ekonomski učinci. Posebna pažnja usmjerena je na važnost informacijskih i telekomunikacijskih tehnologija u djelovanju luka, kao i njihov mogući utjecaj na produktivnost i efikasnost istih. Na kraju je obrazložena važnost jačanja suvremenih logističkih funkcija u lukama za njihov daljnji razvitak.

U *četvrtom* poglavlju izvršena je detaljna analiza postojećeg stanja i razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta. Nakon prikaza prometnog i gospodarskog značaja sjevernojadranskog prometnog pravca u kontekstu europskih prometnih koridora obrazložene su dosadašnje mjere prometne i lučke politike promatranih zemalja, kao i prometne i lučke politike Europske unije. Detaljno su analizirani razvitak i uloga svih logističkih čimbenika triju luka na sjevernojadranskom prometnom pravcu, te su posebno istaknute promjene logističkih elemenata koje su u prvom redu uvjetovane novim gospodarskim tokovima te širenjem Europske unije.

*Peto* poglavlje tretira analizu kretanja prometa luka Rijeke, Kopra i Trsta na način da je obrazložena analiza prometnih tokova ukupnog prometa po vrstama tereta i po pravcima kretanja, kao i analiza kretanja kontejnerskog prometa. Posebna pozornost posvećena je usporedbi prometnih tokova sjevernojadranskog i atlantskog sjevernomorskog prometnog pravca.

U *šestom* i završnom poglavlju, provedena je prognoza prometa sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta primjenom kvantitativne metode analize vremenskih nizova i to za cjelokupni supstrat suhih tereta. Procijenjena količina prometa koja gravitira sjevernojadranskom prometnom pravcu uz postojeće

planove razvitka triju luka, poslužila je kao osnova za izradu smjernica njihova razvitka. Na osnovi projekcije budućeg prometa te istražene analize postojećeg djelovanja i poslovanja luka Rijeke, Kopra i Trsta, kao i analize svih logističkih čimbenika i elemenata koji utječu kako na promatrane luke tako i na cjelokupni prometni pravac, utvrđena je koncepcija razvitka triju luka. Predložene su mjere razvojne politike kao osnovne pretpostavke razvitka promatranih luka. Na osnovi analiziranih logističkih elemenata luka Rijeke, Kopra i Trsta, kako bi se postiglo učinkovito djelovanje u odnosu na luke drugih prometnih pravaca posebno je apostrofirana potreba njihove suradnje, temeljem zajedničkog tržišnog i marketinškog pristupa te svojevrsne integracije na logističkim principima.

Sjevernojadranski prometni pravac je najkraći, prirodan i najekonomičniji put kojim je Europa povezana sa Sredozemljem, te plovidbom kroz Sueski kanal i s većinom zemlja Azije, Afrike te s Australijom. Sjevernojadranski prometni pravac spaja dva gospodarska svijeta: industrijski razvijene zemlje Zapadne Europe i azijsko-afričke zemlje u razvoju, među kojima se ističu one s ogromnim gospodarskim potencijalom, Kina, Japan te Južna Koreja. Usprkos tome, sadašnji ukupni promet svih sjevernojadranskih luka prema europskim mjerilima je izrazito nizak, s obzirom da u širem gravitacijskom području postoji više prometnih pravaca koji su naglim razvitkom u zadnjem desetljeću postali opasni konkurenti sjevernojadranskom pravcu. Velik dio robnog prometa obavlja se zaobilaznim putem do Sredozemlja i Sueskog kanala preko luka Baltičkog i Sjevernog mora te preko crnomorskih luka.

Prema dobivenim prognozama proizlazi da bi se ukupni promet 2013. godine preko triju analiziranih sjevernojadranskih luka mogao kretati između 38 i 42 milijuna tona suhih tereta, što iznosi povećanje od 13 do 17 milijuna tona u odnosu na 2004. godinu i odgovara prosječnom godišnjem rastu od gotovo 6%. Iako ti rezultati djeluju optimistično, oni se mogu prihvatiti s obzirom na sljedeće pretpostavke:

- *Gospodarska kretanja, vanjskotrgovinska razmjena*, odnosno potreba za prekomorskim uvozom i izvozom roba, bivših tranzicijskih zemalja, a danas članica EU, Mađarske, Češke i Slovačke te Austrije kretat će se *uzlaznom putanjom*; Procjenjuje se daljnji godišnji rast vanjskotrgovinske razmjene podunavskih zemalja *po stopi od 10%*.
- *Ekonomске procjene gospodarskih tokova* pokazuju da će *gospodarske stope rasta* zemalja Srednje i Istočne Europe do 2013. godine biti barem *dvostruko veće* od današnjih.
- *Zajedničko djelovanje triju luka na tržištu lučkih usluga* u cilju pridobivanja novih *tranzitnih tereta* i *jačanja konkurentne sposobnosti sjevernojadranskog* u odnosu na druge prometne pravce; *Agresivan marketinški pristup* sjevernojadranskih luka koji uključuje snažne planirane zajedničke

akcije od izuzetnog je značaja za uključivanje novih tranzitnih partnera u prekomorski uvoz i izvoz roba.

- Dovršetak *izgradnje* i *osuvremenjivanja* planiranih *kopnenih, željezničkih i cestovnih prometnica* u što kraćem roku.
- Usprkos daljnjem prostornom širenju *sjevernoeuropskih luka*, očekuje se da kroz 5 – 6 godina njihovi kapaciteti neće biti dovoljni za prihvata i otpremu robe za zemlje Srednje Europe s obzirom na izraženi dugogodišnji porast *prometa*, osobito *kontejnerskog*.

Kao glavne *mjere razvojne politike* koje je potrebno ispuniti da bi se povećao značaj luka Rijeke, Kopra i Trsta, odnosno da bi se u punoj mjeri potaknuo njihov razvitak, navode se:

1. Afirmirati i poticati, koliko je to moguće, međusobnu suradnju triju luka. To uključuje i postavljanje zajedničkih razvojnih i poslovnih ciljeva.
2. Principe lojalne i pozitivne konkurencije pretpostaviti nelojalnim gospodarskim instrumentima i mjerama.
3. Uspostavljanje zajedničke strategije razvitka triju luka te *izgradnje kopnene prometne infrastrukture* kao i *osuvremenjivanja postojećih prometnih mreža*.
4. Poticati aktivnosti u cilju povećanja specijalizacije u lukama i povećanje konkurentskih logističkih prednosti prema sjevernim i zapadnim europskim lukama.
5. Osvremenjivanje tehničke opremljenosti lučkih terminala i lučke mehanizacije, te uvođenje suvremenih logističkih tehnologija prijevoza.
6. Konstantno osuvremenjivanje informacijskih tehnologija u radu luka kao i u okviru cjelokupnog sjevernojadranskog prometnog sustava.
7. Promicati efikasno i učinkovito upravljanje u lukama.
8. Neprekidno provoditi mjere racionalizacije troškova u sklopu lučkog poslovanja.
9. Osmisliti kvalitetne programe za obuku kadrova za poslove u luci.
10. Konstantno i detaljno istraživati postojeća i moguća potencijalna tržišta lučkih usluga, u suradnji s gospodarskim komorama i znanstvenim institucijama.

Integracija sjevernojadranskih luka, odnosno njihovo zajedničko djelovanje i suradnja pojedinih lučkih operatera, pokazuje se kao slojevit proces koji neće zaživjeti u sadašnjim uvjetima poslovanja gdje prevladavaju tržišni zakoni konkurencije, tako da tom problemu treba pristupiti krajnje oprezno uvažavajući sve postojeće logističke čimbenike. Dogovaranje i povezivanje samih lučkih poduzeća možda bi i bilo učinkovito, međutim poslovna realnost je takva da i dalje prevladavaju uvjeti međusobne konkurencije. Luke mogu surađivati i koordinirati određene aktivnosti, ali ne na razini istinskih partnera. Interes za

ostvarenje zajedničkog cilja povezivanja triju luka mora biti u prvom redu iskazan od strane prometnog i lučkog gospodarstva.

Jedno od mogućih kvalitetnih rješenja suradnje na sjevernojadranskom prometnom pravcu moglo bi biti stvaranje regionalnog prijevoznika u željezničkom transportu. Željeznički prijevoznik upravljao bi transportom roba kroz talijansku, slovensku, austrijsku, mađarsku i hrvatsku infrastrukturnu mrežu svojim vagonima prema i iz sjevernojadranskih luka.

Digitalna suradnja luka Trst, Kopar i Rijeka pretpostavlja informacijsku integraciju. Informatičko povezivanje triju luka nije dovoljno već je nužno elektroničko ujedinjavanje svih zainteresiranih subjekata prisutnih na sjevernojadranskom prometnom pravcu primjenom tehnologija elektroničkog gospodarstva. Prednosti tehnologija elektroničkog gospodarstva treba uključiti u komunikacijske i logističke tijekove unutar prijevoznog lanca stvarajući na taj način integrirani transportni sustav sjevernojadranskog prometnog pravca. Luke i lučka poduzeća kao poveznice nacionalnog i međunarodnog prijevoznog sustava i međunarodne trgovine predstavljaju prirodnu bazu integracije cjelokupnog prometnog sustava.

*Dr. sc. Blanka Kesić*