

RAZVOJNE MOGUĆNOSTI SJEVERNOJADRANSKIH LUKA RIJEKA, KOPER I TRST

BLANKA KESIĆ, LIVIJ JAKOMIN i ALEN JUGOVIĆ

Izvadak:

Aktualna događanja na svjetskom i europskom pomorskom tržištu ograničavaju razvojne mogućnosti sjevernojadranskih luka. Sjevernojadranski prometni pravac s lukama Trstom, Koperom i Rijekom kao početno završnim postajama svoju razvojnu koncepciju i strategiju može temeljiti kompatibilnim uklapanjem u promjene u kopnenom zaleđu i na pomorskom tržištu Mediterana i to na način da se razvija *feeder* sustav i da se optimiziraju svi oblici pomorskog putničkog prometa. Luke Rijeka, Koper i Trst mogu se optimalno uklopiti u suvremene procese svjetske i europske prometne scene kao luke male ili srednje veličine u sustavu luka Mediterana.

Ključne riječi:

pomorski promet, luke, sjeverni Jadran

DEVELOPEMENT POSSIBILITIES OF THE NORTHERN ADRIATIC PORTS OF RIJEKA, KOPER AND TRIESTE

Abstract:

Modern changes on the World and Mediterranean seaborne trade market are somewhat limiting the development potential of Northern Adriatic ports. The basis for the future strategic development of the Northern Adriatic maritime trade route along with its ports of Trieste, Koper and Rijeka as starting/ending points can be a concept of the compatible reaction to the changes in the hinterland and to the changes in the Mediterranean by way of developing feeder service short maritime distance lines towards the European Southeast and towards the Middle East and by way of optimising of all of the maritime passenger transport. The ports of Rijeka, Koper and Trieste can optimally be a part of the modern World and Europe transportation scene as small or middle size Mediterranean hub ports.

Key words:

sea transport, ports, northern Adriatic

UVOD

Europa je svojim zemljopisnim položajem i poluotočnim oblikom s dva razvedena obalna područja - atlantskim i mediteranskim - najmaritimniji kontinent na Zemlji. Brojne europske zemlje po svom su smještaju primorske, a po geoprometnom položaju atlantske ili mediteranske. Europske države bez vlastitog izlaza na more u svojoj su prekomorskoj razmjeni upućene na korištenje tranzitnih usluga primorskih zemalja i njihovih luka. Pri izboru tranzitne luke za izlaz na međunarodno pomorsko tržište odlučujući su različiti logistički čimbenici, a zemljopisna udaljenost u pravilu nije presudan element, s obzirom na aktualna događanja i pravila ponašanja na svjetskoj i europskoj prometnoj sceni. Uloga luke kao čvorišta kopnenih i pomorskih transportnih putova i kao mjesta prekrcaja tereta s jednog na drugo prijevozno sredstvo se bitno proširuje i disperzira. Suvremena luka, odnosno lučki sustav, danas se uključuje u visoko razvijena logistička djelovanja i potrebno je kreirati cjelovit pristup korisniku lučke usluge - s jedne strane brodaru, a s druge strane krcatelju.

U takvom je okruženju djelovanje luke potrebno sagledati cjelovito i to sa sljedećih aspekata:

- raspoloživih lučkih kapaciteta,
- kvalitete, kvantitete i različitosti lučke usluge,
- razvijenosti kopnenih prometnica,
- redovitosti i učestalosti pomorske povezanosti.

Svjetsko tržište općenito, a posebno pomorsko tržište, obilježeno je globalizacijom i specijalizacijom. Uvjete svjetskog pomorskog tržišta i unutar toga luka kao

početno završnih postaja pomorskog prijevoza danas najvećim dijelom definiraju i diktiraju mega brodari i velike multinacionalne kompanije. Sjeverni Jadran sa svojim vodećim lukama Trstom, Koprom i Rijekom mali je dio tog velikog kolača koji se zove svjetski pomorski promet, ali se u svim segmentima djelovanja, sukladno svojim obilježjima i mogućnostima mora optimalno prilagoditi novonastalim pravilima i uvjetima ponašanja.

1. JADRANSKO MORE - IZLAZ SREDNJE EUROPE NA SVJETSKO POMORSKO TRŽIŠTE

Sjevernojadranske luke prirodna su vrata u svijet za srednjoeuropske zemlje, u prvom redu Mađarsku, Austriju, Češku i Slovačku. U odnosu na prekomorsku razmjenu s tržištima istočno od Sueskog kanala mogu biti od interesa i za južnu Njemačku, južnu Poljsku i Ukrajinu. Jadransko je more, kao veliki zaljev središnjeg Mediterana, istodobno i njegov najdublje u europsko kopno uvučeni dio, te je logično da je to zemljama u zaleđu bez vlastitog izlaza na more najbliži pristup svjetskome moru. Trščanski, Piranski i Riječki zaljev tim su zemljama prirodna vrata u svijet, ali u današnjim uvjetima postaje upitno da li optimalna (Kesić i dr., 1998).

Zahvaljujući prirodnim pogodnostima u 18. st. su se kao značajne europske luke razvile Trst i Rijeka, a pred pedesetak godina u grupaciji sjevernojadranskih luka ravnopravno se uključila i luka Koper. Današnji razvojni trend tih luka rezultanta je povoljnog geoprometnog položaja i različitih političkih i institucionalnih mogućnosti i ograničenja pod kojima su djelovale i djeluju. U današnjim uvjetima, te luke nastupaju - s jedne strane kao međusobno konkurentne luke na istom prometnom pravcu, a s druge

strane kao jedinstveni lučki sustav u odnosu na konkurentne prometne pravce. Prema europskim i svjetskim mjerilima te se luke ubrajaju u kategoriju manjih i srednjih luka. Njihov ukupni promet od oko 60 milijuna tona tereta godišnje (oko 40 % promet nafte i naftnih derivata) manji je od prometa luke Hamburg ili je tek četvrtina prometa luke Rotterdam (CLARK, 2000). Signifikantno je da je u proteklom desetljeću veličina lučkoga prometa preko sjevernojadranskoga prometnoga pravca ustaljena i da nema značajnijih povećanja prometa. U tom razdoblju dolazi do prelijevanja određenih količina tereta između te tri luke, ovisno o poziciji pojedinih luka u odnosu na njihovo gravitacijsko područje. Posebno je tu izražen odnos luka Rijeka - Koper. Naime, riječka luka zbog brojnih subjektivnih i objektivnih okolnosti pod kojima djeluje broji svoje najlošije dane, i što se tiče veličine lučkoga prometa i stanja lučkih kapaciteta. Tu je nepovoljnu situaciju u Rijeci pozitivno kompenzirala luka Koper koja je osmišljenom poslovnom

politikom i dobro uređenom lučkom politikom ostvarila značajne pozitivne pomake u svom poslovanju.

Relativna stagnacija lučkoga prometa preko sjevernojadranskoga prometnoga pravca realno predstavlja opadanje uloge sjevernojadranskih luka u kretanju europskih robnih tokova i naglašava njihov "zapotavljeni" položaj na europskom pomorskom tržištu. Dosadašnje osnovne prednosti (1) zemljopisni položaj i duboka uvučenost u europsko kopno, (2) tradicija u poslovanju, nisu dovoljne da se te luke nametnu kao velike luke europske prometne scene.

Novi uvjeti prometnoga tržišta temeljeni na logističkim načelima pred luke postavljaju nove zahtjeve. Velike plovne jedinice, okrupnjavanje prijevoznog supstrata, prioritet primjene multimodalnog transporta u kombinaciji kopno (cesta-željeznica) - more, luke sjevernog Jadrana dovele su u minoran položaj poglavito u odnosu na luke Zapadne i Sjeverne Europe² (CLARK, 1999.).

Tab. 1: Usporedba prometa luka Rijeka-Koper-Trst za razdoblje 1995.-2000. god¹.

Tab. 1: The comparison of the throughput of Rijeka, Koper and Trieste ports for the 1995-2000 period

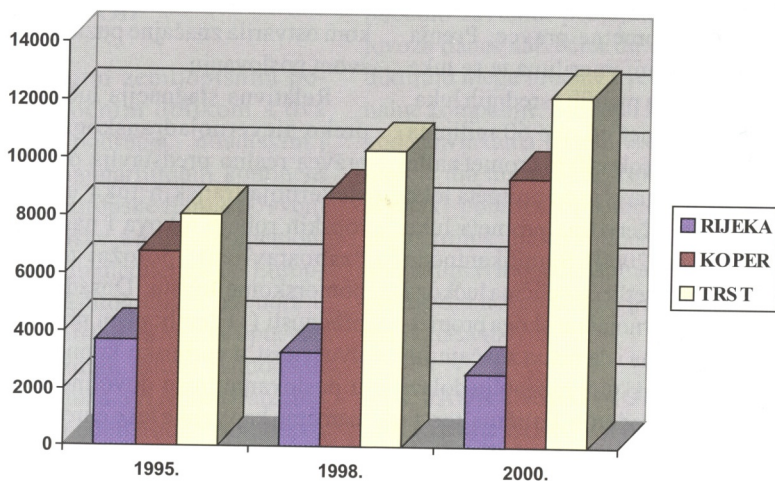
LUKA/ PORT	1995.		1998.		2000.	
	UKUPNO/ TOTAL (000 tona)	KONTEJNERI/ CONTAINERS (000 TEU)	UKUPNO/ TOTAL (000 tona)	KONTEJNERI/ CONTAINERS (000 TEU)	UKUPNO/ TOTAL (000 tona)	KONTEJNERI/ CONTAINERS (000 TEU)
RIJEKA	3.705	43	3.289	9	2.564	15
KOPER	6.713	89	8.608	72	9.322	87
TRST	8.018	152	10.275	174	12.124	206
UKUPNO	18.436	284	22.172	255	24.01	308

Izvor: Statistički podaci pojedinih luka

Source: Port authorities statistical data

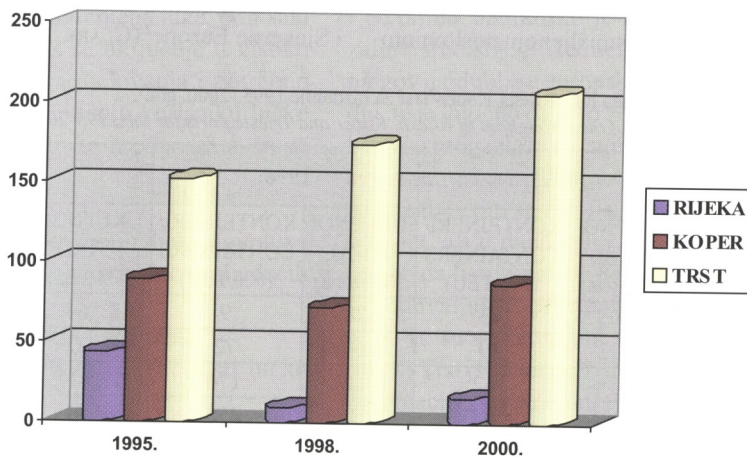
¹ U tablici 1. i u grafu 1. i 2. Usporedba prometa luka Koper-Trst-Rijeka za razdoblje 1995. - 2000. god., potrebno je isključiti promet nafte u podacima luke Koper (to jest umanjiti za cca 2.000.000 t godišnje), ili ga uključiti u podatke o luci Trst (cca 25.000.000 t godišnje) i Rijeka (cca 6.000.000 t godišnje).

² Prema američkim pokazateljima optimalna udaljenost za primjenu multimodalnog prijevoza na kopnu je oko 1500 km. Od ukupnog prijevoza sredstvima multimodalnog prijevoza 1998. godine oko 70% je otpadalo na prijevoz kopno-more, od toga oko 35% željeznički prijevoz-pomorski prijevoz i 35% cestovni prijevoz-pomorski prijevoz, podaci US DOT 1998.



Sl. 1: Usporedba prometa luka Koper-Trst-Rijeka za razdoblje 1995.-2000. god.
Fig. 1: The comparison of the total throughput of Rijeka, Koper and Trieste ports for the 1995-2000 period

Izvor: Statistički podaci pojedinih luka
Source: Port authorities statistical data



Sl. 2: Usporedba kontejnerskog prometa luka Rijeka-Koper-Trsta za razdoblje 1995.-2000.
Fig. 2: The comparison of the container throughput of Rijeka, Koper and Trieste ports for the 1995-2000 period

Izvor: Statistički podaci pojedinih luka
Source: Port authorities statistical data

Sadašnje je stanje u trenutku kada se ustalilo kretanje robnih tokova i kada su se nametnuli zahtjevi koji se od suvremenih luka traže, te kada se definirala uloga luke u prijevoznom i logističkom lancu potrebno jasno zacrtati ulogu, položaj i međusobne odnose tri slične, ali i vrlo različite vodeće luke sjevernog Jadrana.

2. ULOGA SJEVERNOJADRANSKIH LUKA U POVEZIVANJU SREDNJE EUROPE S MEDITERANOM I BLISKIM ISTOKOM

Razvojnu strategiju i poslovnu politiku luka u kombinaciji s prometnom politikom država Italije, Slovenije i Hrvatske, a kompatibilno s politikom i konvencijama EU poglavito je potrebno razvijati na način da se:

(1) iskoristi prirodni pomorski prometni put na relaciji sjeverni Jadran - istočni Mediteran - Bliski istok,

(2) uključuje u feeder servis prema vodećim kontejnerskim lukama na Mediteranu Gioia Tauro i Malta,

(3) razvija putnički promet i to u linijском prijevozu putnika, kao i u funkciji turističke ponude.

Dosadašnji razvojni trend sjevernojadranskih luka bio je sa naglaskom na razvijanje njihove teretne funkcije. Zasiurno je to i temeljno obilježje tih luka s obzirom na instalirane lučke kapacitete i uhodane robne tokove. Ali u ozračju aktualnih prilika nerealno je očekivati da će:

- u te luke uplovljavati veliki kontejnerski brodovi-matice,
- doći do porasta prometa konvencionalnih generalnih tereta,
- skokovito porasti promet rasutih tereta.

Sukladno tome luke Rijeka, Koper i Trst kao optimalne točke za prekomorski prijevoz robe iz svoga gravitacijskog zaleđa

bit će kada svoje kapacitete, poslovanje i pomorske linije usklade sa suvremenim i aktualnim tendencijama kontejnerskog i multimodalnog prijevoza (MELETIOU 2000.).

Ovakav razvojni trend ne može se pratiti izolirano samo u lučkom segmentu, već je od presudne važnosti komplementarno razvijanje pripadajućih kopnenih prometnica. Ostvarivanje veza sa zemljama srednje Europe moguće je razvitkom kopnenih prometnica na tri značajna paneuropska prometna koridora i to V, VII i X, koji su određeni na III paneuropskoj konferenciji o transportu u Helsinkiju 1997. godine. Zadaća je svih zemalja koje se nalaze na pojedinim prometnim koridorima da ujednače parametre prometnica i uvjete prometovanja na njima. Konceptija koridora je utemeljena na razvitku veza između glavnih europskih središta. Pri tome su zamjetne potrebitosti razvika prometne infrastrukture na područjima koja okružuju morske bazene. Tako je predložen i prihvaćen sveobuhvatniji pristup i konceptija paneuropskih područja koji će se odraziti na složenost strukture prometnih potreba ovih područja što su u većini strogo oslanja na promet morem.

Usvojena su sljedeća paneuropska područja:

- Barentsovo more - Arktičko područje
- područje bazena Crnog mora
- područje Sredozemlja
- područje Jadransko / Jonskog mora.

Područjem Jadransko/Jonskog mora obuhvaćene su: Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, SR Jugoslavija, Albanija i Grčka. Namjera je da u zainteresiranim zemljama odgovarajuće regionalne organizacije rade na razvitku planova infrastrukture za svako od tih područja i njegovih veza s paneuropskim prometnim koridorima i prometnom mrežom Unije (TEN mrežom), te, ako je moguće, na proširenju tih veza

prema srednjoj Aziji. Zemljama srednje Europe, koje inače nisu izravno obuhvaćene paneuropskim područjima u Helsinkiju je dana inicijativa da se aktivno uključe u djelatnosti oko područja Jadranskog/Jonskog mora radi ostvarivanja povoljnih prometnih veza paneuropskog područja i paneuropskih koridora na svom području.

Za poslovanje i razvojne mogućnosti luka od presudne su važnosti transverzalni paneuropski koridori kojima se na ujednačen i suvremen način luke uklapaju u povezivanje sjeverne i srednje Europe s jugoistokom Europe. Longitudinalni Jadransko-Jonski kopneni koridor u prijelaznom je razdoblju moguće, pa čak i ekonomski vrlo opravdano kompenzirati pomorskim kontejnerskim i RO-RO prometom u prijevozu tereta, odnosno trajektnim prometom u prijevozu putnika (TORBIANELLI, 1999.).

3. OPTIMIZACIJA ULOGE I POLOŽAJA SJEVERNOJADRANSKIH LUKA KAO TERETNIH LUKA NA MEDITERANU

Sjevernojadranske luke su univerzalne luke u kojima se prekrcaju sve vrste tereta na pojedinim specijaliziranim terminalima. Realno je očekivati da će promet tekućih tereta i rasutih tereta u slijedećem srednjoročnom razdoblju biti ustaljen, bez značajnijih oscilacija i bez većeg utjecaja na razvojne tendencije tih luka.

Suvremeno uključivanje luka Trsta, Kopra i Rijeke na europsko prometno tržište treba sagledavati s aspekta kontejnerskog prometa i optimalnog sudjelovanja u multimodalnom prijevozu. Čitav prostor Mediterana, pa tako ni sjevernojadranske luke sukladno današnjim uvjetima svjetskog pomorskog kontejnerskog prometa nisu "one stop - ship" hub luke, odnosno glavna

prometna čvorišta kontejnerskog prometa. Uloga kontejnerskih terminala na Mediteranu je optimalno opsluživanje glavnih svjetskih kontejnerskih robnih tokova na relacijama Daleki Istok - Europa - Sjeverna i Južna Amerika (MELETIOU, 2000).

Kontejnersko tržište na Mediteranu posljednjih se godina bitno transformiralo. Tijekom 80-ih i početkom 90-ih godina to je tržište uglavnom bilo bazirano na nacionalnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni i domaćem ekonomskom razvitku. Takav je pristup rezultirao neodgovarajućim tehničko-tehnološkim rješenjima u manipulaciji kontejnerima te visokim troškovima u vodećim nacionalnim lukama. Pozitivan razvojni trend mediteranskih luka nakon početnih neuspjeha i nesnalaženja na razini kretanja na svjetskom prometnom tržištu rezultat je nove koncepcije poslovanja tih luka i to:

- ulazak privatnog kapitala i procesi privatizacije utjecali su na modernizaciju i racionalizaciju u poslovanju nekih mediteranskih luka,
- objedinjavanje kontejnerskog prometa u nekoliko *hub* luka (Algeciras, Gioia Tauro, Malta),
- prilagođavanje promjenama na istočnoeuropskim tržištima,
- ubrzani gospodarski razvitak nekih država Mediterana (npr. Turska).

Takav pozitivan razvojni trend oslikavaju podaci u tablici 2.

Kontejnerski promet na Mediteranu je u porastu i već je dosegnuo broj od cca. 10 milijuna TEU kontejnera a većina tereta veže se uz *hub* luke (Gioia Tauro, Algeciras, Genova, Barcelona, Malta, Valencia, Pirej, La Spezia i dr.) koje se javljaju kao čvorišta okrupnjavanja kontejnerskog prometa.

Sjevernojadranske luke (Trst, Kopar, Rijeka) su s ukupnim kontejnerskim prometom u 2000. godini od oko 310.000 TEU

Tab. 2: Kontejnerski promet Mediterana 1985/1998.

Tab. 2: Container trade in the Mediterranean

TEU (000)					
	1985.	1990.	1996.	1997.	1998.
Zapadni Mediteran/ West Mediterranean	1839.7	2286.3	3910.8	4582.6	5229.3
Istočni Mediteran/ Eastern mediterranean	1621.9	2120.5	4598.9	5945.0	7234.3
Crno more/Black sea	1207.3	2267.4	5075.3	5730.3	6249.0
Ukupno/Total	4668.9	6674.2	13585.0	16257.9	18712.6
Postotak/Percentage					
Zapadni Mediteran/ West Mediterranean	39.4	34.3	28.8	28.2	27.9
Istočni Mediteran/ Eastern mediterranean	34.7	31.8	33.9	36.6	38.7
Crno more/Black sea	25.9	34.0	37.4	35.2	33.4
Ukupno/Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Izvor: Meletioui, 2000.

kontejnera sudjelovale u ukupnom kontejnerskom prometu Mediterana sa svega 3 %.

Taj podatak o udjelu sjevernojadranskih luka na mediteranskom kontejnerskom tržištu upozorava na položaj tih luka na tržištu i navodi na mjere koje je potrebno i moguće poduzeti i primijeniti s ciljem optimizacije položaja sjevernojadranskog prometnog pravca u odnosu na europsko zaleđe, a to su:

(1) razvijanje feeder servisa prema vodećim mediteranskim lukama (Gioia Tauro, Malta) što je i posljednjih godina pokazalo pozitivne rezultate,

(2) razvijanje direktnih linija prema lukama istočnog i jugoistočnog Mediterana manjim kontejnerskim i Ro-Ro brodovima (short distance maritime transport),

(3) uskladiti lučku politiku s prometnom politikom EU, posebno ubrzati ulazak stranog kapitala (npr. Luka Rijeka).

Ovakvim će pristupom luke učvrstiti i opravdati svoj položaj na sveukupnoj svjetskoj i europskoj pomorskoj sceni. To će dalje rezultirati opravdanošću izgradnje i modernizacije magistralnih kopnenih prometnica te optimalnom uključivanju u paneuropske transportne koridore.

4. SJEVERNOJADRANSKE LUKE TRST - KOPAR - RIJEKA KAO PUTNIČKE LUKE

Uloga sjevernojadranskih luka kao putničkih luka u proteklih je pedesetak godina marginalizirana, gotovo da i ne postoji na međunarodnoj razini. U ovom sve interesantnijem osuvremenjenom obliku pomorskog prijevoza postoje značajne rezerve i mogućnosti afirmacije luka Trsta, Rijeke i Kopra i to poglavito zbog njihove duboke uvučenosti u europsko kopno.

Suvremeni pomorski putnički prijevoz razvija se u dva smjera:

- (1) linijski prijevoz putnika,
- (2) turistička putovanja.

Sjevernojadranske luke optimalno se mogu uklopiti u oba segmenta suvremenog prijevoza putnika i to zbog:

- (a) loše cestovne infrastrukture uz jadransku obalu,
- (b) nepostojanja željezničkih prometnica,
- (c) atraktivnosti jadranske obale i otoka te brojnih povijesnih znamenitosti na istočnoj i zapadnoj obali Jadrana, te Grčkoj i Turskoj. Ta su područja već afirmirana kao atraktivna receptivna turistička područja.

Pomorski prijevoz putnika korištenjem suvremenih prilagođenih brodova (trajekti, brodovi za turistička krstarenja, kombinacija trajekata i brodova za krstarenje, HSC) ima brojne prednosti i pogodnosti u odnosu na kopneni prijevoz: udobnost, sigurnost, očuvanje okoliša. Takva pomorska prijevozna usluga traži i odgovarajuću lučku uslugu u suvremenim pomorsko-putničkim terminalima.

Luke Trst, Koper i Rijeka nemaju uređene odgovarajuće terminale za pružanje suvremene usluge putnicima i modernim putničkim brodovima, za razliku od primjerice susjedne luke Venecije ili luke Genova. Iskustva susjednih luka ili velikih putničkih luka Europe ili Amerike trebale bi poslužiti kao ogledni primjeri kako sjevernojadranske luke uklopiti u suvremena događanja u svjetskom pomorskom putničkom prometu.

5. ZAKLJUČAK

Sjevernojadranske luke Trst, Koper i Rijeka su zahvaljujući svom geografskom položaju na samom vrhu "zaljeva"

Jadranskog mora vrata Europe prema Mediteranu i najbliža su spojnica morskim putem iz Srednje Europe prema Jugoistočnoj Europi i Bliskom Istoku.

U suvremenim procesima globalizacije i specijalizacije na svjetskom i europskom prometnome tržištu te luke nisu iskoristile i optimizirale, ali ni definirale svoju ulogu i položaj. Gospodarska i politička događanja u Europi odrazila su se posljednjih godina na poslovanje vodećih sjevernojadranskih luka, čime je potenciran njihov sada relativno nesiguran položaj u europskom lučkom sustavu.

Sjevernojadranski prometni pravac s lukama Trstom, Koperom i Rijekom kao početno završnim postajama svoju razvojnu koncepciju i strategiju treba temeljiti na sveukupnim događanjima i promjenama u kopnenom zaleđu i na pomorskom tržištu Mediterana. Na budući razvoj luka sigurno će se pozitivno odraziti planirana izgradnja paneuropskih transportnih koridora. Ali to postavlja i određene zahtjeve za luke, odnosno države kojima te luke pripadaju, poglavito što se tiče: (a) izgradnje i modernizacije kopnenih prometnica koje luke povezuju sa zaleđem, (b) ulaganja u lučke kapacitete i njihove modernizacije, (c) uređenja prometne i lučke politike. Dosadašnji razvojni trend pomorskog tržišta na Mediteranu upućuje na moguće smjernice razvoja luka sjevernog Jadrana i to na način da se:

(1) u teretnom kontejnerskom prometu razvija *feeder* sustav,

(2) razvija pomorski putnički promet.

Sjevernojadranske luke u narednom srednjoročnom, pa ni dugoročnom razdoblju, ne mogu biti velike europske luke, ali kao srednje luke sigurno se mogu optimalno uklopiti u suvremene procese svjetske i europske prometne scene.

LITERATURA

- Clark, S. (1999): A good time had by all?, Cargo systems, October
- Clark, S. (2000): Italians look for their niche, Cargo systems, January
- Kesić, B., Komadina P., Stražičić, N. (1998): Jadransko more vrata srednje Europe, Europe i 1999, Znanstveni skup HAZU, Zagreb.
- Meletiou, M. (2000): An outlook of the current trends in the changing port industry focusing on the mediterranean container trade - World Bank, ICTS, Portorož
- Torbianelli, V. (1999): Turkish ro-ro traffic in the port of Trieste, Trasporti Europei

Summary
DEVELOPEMENT POSSIBILITIES OF THE
NORTHERN ADRIATIC PORTS OF RIJEKA, KOPER AND TRIESTE
by **BLANKA KESIĆ, LIVIJ JAKOMIN and ALEN JUGOVIĆ**

Because of their geographic position at the northern end of the Adriatic, the ports of Rijeka, Koper and Trieste are acting as Europe's Mediterranean gateway and are vital points on the shortest maritime link from the Middle Europe towards the Southeastern Europe and the Middle East.

So far those ports failed to take full advantage of their position and to define their role as the modern processes of globalisation and specialisation on the World and Europe maritime trade markets took place. The economic and political events in Europe that took place in the recent years have reflected themselves on the enterprises of the leading Northern Adriatic ports in a way that stressed their now relatively insecure position in European port system.

Northern Adriatic trade route with the ports of Trieste, Koper and Rijeka as starting/ending points must be developed according to the market changes in the hinterland and to

the market changes in the Mediterranean. The planned development of the traffic communications on the Paneuropean corridors will undoubtedly stimulate the development of the Northern Adriatic ports, but this also demands certain investments and management decisions from the ports and states to which they belong. The most important ones are: a) modernisation of the existing land communications and the construction of new ones which connect the port with their hinterland, b) investment in port facilities and enlargement of their capacity and c) regulation of mutually supporting port management.

The trends in the Mediterranean maritime trade market are suggesting possible actions for the Northern Adriatic ports: developing of feeder service in the container trade and developing of the maritime passenger transport. The ports of Rijeka, Koper and Trieste can optimally be middle sized Mediterranean hub ports.

Primljeno (Received): travanj 2002.

Prihvaćeno (Accepted): lipanj 2002.

Dr. sc. Blanka Kesić, red. prof., Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska ulica 2, 51000 Rijeka, Hrvatska

Dr. sc. Livij Jakomin, red. prof., Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani, Pot pomorščakov 4, 6320 Portorož, Slovenija

Alen Jugović, znanstveni novak, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska ulica 2, 51000 Rijeka, Hrvatska