

# Riječka luka — danas

Ladislav Zobundžija, Rijeka

Rijeka, sa godišnjim prometom od preko 4 miliona tona, uvrstila se je u red velikih mediteranskih luka. Današnji promet luke je tri puta veći od predratnog. Tako nagli tempo porasta prometa nije zabilježen ni u jednoj drugoj evropskoj luci.

Ovaj izvanredan napredak riječke luke za poznavaoce pomorske privrede ne bi trebao predstavljati iznenađenje. I ranije su postojali ekonomsko-geografski uvjeti da Rijeka postane velika luka, ali je njen napredak stalno bio kočen nenormalnim i nepovoljnim političkim okolnostima.

Prije Prvog svjetskog rata Rijeka se razvijala u uslovima antagonističke borbe Austrije i Mađarske, a u toj borbi je Trst bio favoriziran, te je kao luka, po svom značaju daleko pretekao Rijeku.

U periodu između dva rata, Rijeka je bila odsječena od svog ekonomskog zaleđa i u odnosu na Trst došla u potpuno podređen položaj, tako da je Trst još pojačao svoju prednost, a Rijeka zabilježila osjetan ekonomski nazadak.

Poslije oslobođenja, stvoreni su po prvi put u novijoj historiji Rijeke, povoljni uvjeti da pogodnosti njenog ekonomsko-geografskog položaja dođu do punog izražaja. Ona je postala glavna jugoslavenska luka i značajna tranzitna luka za susjedne zemlje, koje u saobraćajnom pogledu gravitiraju na sjeverni Jadran.

Danas se već može ustvrditi, da je Rijeka u odnosu na Trst nadoknadila predratno zaostajanje i da je u relativno kratkom poslijeratnom periodu, u razvoju lučkog prometa dostigla Trst.

Za sada Trst ima još uvijek nešto veći promet od Rijeke zahvaljujući jedino tome, što ima znatno veći promet nafte. U prometu suhih tereta Rijeka je, međutim, već prestigla tršćansku luku. Podatci za 1957. godinu su slijedeći (u 1.000 tona):

	Rijeka	Trst
ukupan promet	4154	5.138
nafta	484	1.654
suhi tereti	3.670	3.484

Rijeka ima također bolju strukturu prometa od Trsta. Promet visokovrijednog generalnog tereta iznosio je u Riječi prošle godine 1,265.000 tona, a u Trstu svega 833.000 tona. To nam pokazuje da se Rijeka razvija u glavnu linijsku luku na Jadranu.

Međunarodni značaj riječke luke najbolje ilustrira činjenica, da danas na tranzitni promet susjednih zemalja otpada jedna trećina od ukupnog lučkog prometa i da taj tranzitni promet pokazuje i nadalje tendenciju brzog porasta. Zahvaljujući tome postignuto je, da u Rijeci imamo koncentraciju prometa jednog šireg ekonomskog područja, što koristi ne samo našoj zemlji, nego i susjednim zemljama. Ta veća masa prometa stvara uslove za racionalnu i rentabilnu eksploataciju jedne široko razgranate linijske službe, kojom se te zemlje zajednički koriste. Ta koncentracija prometa omogućuje nadalje, da riječka luka postepeno upotpunjuje svoju opremu za pretovar i uskladištenje raznih vrsti tereta i da organizira sve potrebne servise koje danas zahtijeva spolnotrgovinski promet. Razvijena linijska služba i kompletna suvremena oprema za riječku luku predstavlja neophodan uvjet za učvršćenje i eventualno proširenje uspjeha u privlačenju tranzitnog prometa. Treba pri tome imati u vidu, da se naše nastojanje za privlačenje tranzitnog prometa vrši pod uslovima oštre konkurentske borbe sa nekoliko najvećih i najmodernijih evropskih luka. Obzirom, da je Rijeka sa nekompletnom i djelomično zastarjelom opremom uspjela ući u tu konkurentnu borbu i postići početne uspjehe, možemo zamisliti kakve bi rezultate tek postigla, kad bi se ta borba vodila pod ravnopravnim uslovima, t. j., kad bi Rijeka u pogledu svoje tehničke opremljenosti bar približno dostigla nivo tehničke opremljenosti konkurentnih luka.

Zato se danas pred riječku luku, kao prioritetan zadatak postavlja pitanje proširenja i modernizacije luke, u skladu sa zahtjevima domaćeg i tranzitnog prekomorskog prometa.

Razvoj riječke luke nikako ne bi trebao imati, niti će imati negativne posljedice za razvoj ostalih naših luka. Obim



Rijeka — naša najveća trgovačka luka

našeg prekomorskog prometa tako se naglo povećava, da garantira zaposlenje i postepeno povećanje prometa većeg broja naših luka. Sve te luke osjećaju potrebu da razviju svoju linijsku službu, a u tom svom nastojanju od Rijeke mogu očekivati podršku, a ne smetnje. Sve linije koje imaju svoje ishodište u Rijeci, kad god je to potrebno i ekonomski opravdano, tiču i danas ostale naše luke, te zato razvoj linijske službe riječke luke, znači ujedno i razvoj te službe za druge naše luke. Sve jačom orijentacijom Rijeke na linijski promet, stvaraju se nadalje uvjeti za podjelu uloga između naših luka u smislu specijalizacije pojedinih luka za razne grupe tereta, vodeći pri tom računa o prirodnim tokovima

tereta, te o iskustvu i tradiciji pojedinih luka. Među našim lukama ipak treba da postoji jedna, koja će i u budućnosti biti u rangu velikih mediteranskih luka. Takav pomorski centar bio bi u stanju, da privlači međunarodni pomorski promet i da u saradnji sa našim brodarstvom, vrši ulogu regulatora pomorskih vozarina na ravnopravnoj osnovi sa stranim velikim lukama. Vjerujemo, da takvu ulogu među našim lukama može odigrati samo Rijeka, obzirom na veličinu njenog ekonomskog zaleđa, koje obuhvaća privredno najrazvijenije područje naše zemlje i teritorij nekoliko susjednih država.