

Ivan Mencer
Mladen Črnjar*

UDK 385/388:387:338.98(497.5)
Prethodno priopćenje

PRILOG GOSPODARSKOJ STRATEGIJI RAZVITKA REPUBLIKE HRVATSKE - RIJEČKI PROMETNI PRAVAC

Na istočnoj obali Jadrana posluje veći broj luka. Neke su potpuno nove, a neke veoma stare. Neke su uspjele u poslovnom svijetu nametnuti potrebu da se njima služi, a neke to nikako ne uspijevaju. Istražujući uzroke neuspjeha, konkretno riječak luke, autori su došli do spoznaje da subjektivni utjecaj nije iskoristio pozitivne objektivne okolnosti.

Uvod

Otkrićem Amerike godine 1492. prostor Sredozemnog mora prestaje biti izvoriste gospodarskih, kulturoloških i političkih zbivanja ondašnjeg poznatoga svijeta. Događanja koja sve do današnjih dana utječu na svjetsko gospodarstvo premještaju se na europske atlantske prostore, a osamostaljivanjem sjeveroameričkih kolonija godine 1776. proširuju se sve do istočnog prostora Sjedinjenih Američkih Država.

Od otkrića Amerike, pa sve do danas, osnovno težište međunarodne razmjene europskih zemalja s prekomorskim zemljama locirano je na atlantskoj obali Francuske, Nizozemske, Njemačke i Velike Britanije. Koncentracija glavine vanjskotrgovinske razmjene europskih zemalja preko atlantskih luka pridonijela je nazadovanju valorizacije sredozemnih luka. Jedina prednost sredozemnih luka od 1869. naovamo jest blizina Sueskog kanala koji značajno skraćuje pomorski put prema Indiku.

U tijeku vremena zasnivaju se osnovni smjerovi kretanja dobara europske prekomorske razmjene iz Velike Britanije preko Belgije, Nizozemske, područja Saske, prema jugu Italije, odnosno Češke, dalje na istok do Ukrajine. Navedeni

* I. Mencer, redoviti profesor Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. M. Črnjar, doktor znanosti, docent Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. Članak primljen u uredništvu: 03. 02. 2000.

smjerovi posljedica su koncentracije gospodarskih potencijala i broja stanovnika europskog prostora, jednako kao i znatno usmjerivanje prekomorske vanjsko-trgovinske razmjene, izuzevši uvoz sirove nafte, na oba američka kontinenta i istočnu obalu Afrike.

U osamdesetim godinama 20. stoljeća intenzivno se razvija kontejnerski željeznički promet između dalekoistočnih i europskih zemalja korištenjem sibirskog prirodnog mosta. Navedeni kontejnerski promet potpuno je zaobišao prostor Hrvatske. Prema tome, može se zaključiti da prostor Hrvatske nije sastavni dio osnovnih europskih i svjetskih tokova dobara.

Povijesna događanja prije nešto manje od 300 godina, međutim, navještala su sasvim drugi tok razvitka hrvatskog pomorskoga prostora, odnosno dijela toga prostora koji se odnosi na emporij riječke luke. Naime, višestoljetni gospodarski razvitak obalnog prostora Hrvatske pridonosi razvitku velikog broja luka, kao npr. senjske, zadarske, šibenske, splitske, dubrovačke i riječke. Ni jedna spomenuta luka, nažalost, nije izrasla u iole dominantniju luku nacionalnog, a kamo li međunarodnog pomorskog prometa, iako su nesumnjivo dio europske gospodarske i kulturne baštine.

Ipak, smo protokom vremena najsjevernija od navedenih luka, riječka luka, postaje glavnom lukom dijela gravitacijskog područja koje joj pripada zemljopisnom logikom. Prerastanje riječke luke na početku osamnaestoga stoljeća u glavnu luku Mađarske posljedica je i političkih zbivanja. Naime, riječkoj se luci namjenjuje manje ili više pomorski vanjskotrgovinski promet tadašnje Mađarske. Ni tada gravitacijsko područje riječke luke nije predstavljalo osnovne pravce međunarodne razmjene na europskom kontinentu. Usprkos tome, valja naglasiti da je Rijeci pripalo gravitacijsko područje na kojem se sjeklo, a i danas se sijeku, nekoliko značajnih interkontinentalnih pravaca. Ta činjenica Rijeci i njezinom gravitacijskom području potencijalno daje važno mjesto u prometnom sustavu jugoistočne Europe. To su prometni pravci koji preko hrvatskog, odnosno, preko riječkog, područja povezuju područja Zapadne i Srednje Europe s jugoistočnim dijelom Europe i s Azijom i Bliskim istokom, kao i putovi koji iz Sjeverne i Srednje Europe vode na Jadran, odnosno Sredozemlje.

Geoprometni položaj Rijeke osnovna je prirodna pogodnost za razvitak lučkih djelatnosti. Naime, Dinarsko gorje, koje odvaja panonski i jadranski prostor, upravo u zaleđu sjevernog Jadrana, dakle, emporija riječke luke, najviše se snižava i sužava. Time se olakšava izlazak na Kvarner obaju najvažnijih transeuropskih prometnih pravaca, cestovnih i željezničkih. Jednog iz istočno-alpskog područja preko slovenskih "Postojnskih vrata", gdje je dinarska zapreka najniža, 603 m, i drugog iz srednjeg Podunavlja preko "Goranskog praga", gdje je Dinarsko gorje najuže, u zračnoj crti malo više od 30 km. Na drugoj strani, iz Riječkog su zaljeva u dugom nizu godina polazile pomorske rute prema Sredozemlju, odnosno prema Sueskom kanalu i dalje prema Istoku, pa prema Gibraltarskim vratima i Atlantiku, povezujući tako Rijeku i njezinu gravitacijsku zonu sa svjetskim pomorskim tržištem. K tome, a nasuprot ne osobito povoljnim lokalnim uvjetima za izgradnju velike luke, zbog

nedostatka ravnoga terena na obali, koji je valjalo stvarati nasipanjem dubokog priobalnog mora uz velike troškove, Riječki zaljev ima veoma pogodne prirodne uvjete za razvitak i rad luke. Morski je prostor prostran i zaklonjen od pučinskih vjetrova. Ima dovoljnu dubinu od oko 60 m, što omogućuje prihvat i najvećih brodova. Dno je pogodno za sidrište, a s otvorenog je mora morski prostor povezan širokim i dovoljno dubokim Velikim vratima. Za kabotažnu plovidbu pogodna su Srednja vrata, a za malu obalnu plovidbu Mala vrata (Tihi kanal).

Rijeka - lučki i industrijski grad

Osvrt na dosadašnji razvitak

Rijeka je stoljećima ostala mali grad sa približno 3000 stanovnika i s malom prirodnom lukom u ušću Rječine, bez izgrađenih prometnih veza sa zaleđem. Tek se na početku 18. stoljeća, pojavom merkantilizma u Hasburškoj Monarhiji, stvaraju uvjeti za početak vrednovanja pomorsko-zemljopisnog položaja Rijeke i susjednog Trsta, odnosno njezine posredničke uloge u trgovinskoj razmjeni između nacionalnog i srednje-europskog zaleđa, na jednoj strani i prekomorskih zemalja, na drugoj¹. Već je izgradnja prvih kolnih cesta koje su Rijeku povezale sa zaleđem u prvoj polovici 18. stoljeća, značila prekretnicu u daljem razvitku riječke lučke funkcije. Tek izradnjom željezničkih veza u drugoj polovici 19. stoljeća i istodobnom izradnjom novog, umjetnog, i za to doba velikog lučkog bazena ispred grada, Rijeka je u punom smislu počela funkcionirati kao važna srednjoeuropska sredozemna luka. Stoga je posve logično da su se u 18. i 19. stoljeću na tim prostorima u smjeru sjevernih jadranskih luka Rijeke i Trsta izgradile ceste i željezničke pruge.

Povijesni značaj i suvremena funkcija tih geografskih prolaza upućuju na potencijalno veliko geoprometno značenje. Naime, savlađivanjem planinske barijere širine nešto manje od 30 km kroz masiv Risnjaka, stvorio bi se kudikamo najkraći i najlakši prolaz preko planinskih masiva do Panonske nizine, Podunavlja i Srednje Europe.

Prednost korištenja jadranskog prometnog pravca preko Rijeke, odnosno tunela ispod Risnjaka, kao dionice dolinske željezničke pruge na relaciji Rijeka-Zagreb, posebno dolazi do izražaja u pravcu prema zemljama Srednje Europe i Podunavlja, odnosno Bliskog Istoka i Afrike.

Jadranski prometni pravac, u okviru kojeg dominira utjecaj riječke luke, spaja dva ekonomski komplementarna svijeta. Industrijski razvijenu Europu i nedovoljno razvijene zemlje Azije i Afrike. Na tim prostorima živi oko dvije trećine svjetskog stanovništva.

¹ Grupa autora u redakciji Mencer, Ivan: "Pomorskoputnički terminal u Rijeci", Pomorski fakultet, Rijeka, Rijeka, 1993., str. 46.

Usprkos tome, zbog neadekvatne prometne infrastrukture koja povezuje Jadran, odnosno Rijeku, sa zemljama Srednje Europe, današnji je promet Jadranom mali. Čak i promet dobara na pravcima prema Sjevernoj i Južnoj Americi iz zemalja koje prirodno gravitiraju jadranskim lukama, često ne prolazi jadranskim lukama.

Rijeka - slobodna luka

Velike promjene u razvitku riječke luke započinju godine 1717., pošto je Karlo VI. u sklopu svoje merkantilističke politike proglasio slobodnu plovidnu Jadranskim morem, a dvije godine poslije Rijeku i Trst slobodnim lukama. Istodobno, u Rijeci se uspostavlja podružnica novoosnovane bečke Carske privilegirane orijentalne kompanije, zadatak koje je bio razvijati vanjsku trgovinu s Orijentom, posebno s Turskom, koja je tada bila glavni austrijski vanjskotrgovinski partner. Godine 1722. u Rijeci je izgrađen Lazaret, lociran zapadno od grada, s vlastitom malom lukom Mandrač. Ta je luka bila prvi umjetni bazen na području riječke luke. Godine 1728. dovršena je prva kolna cesta prema Karlovcu, poznata kao Karolinska cesta. Dvije godine poslije dovršava se cesta Rijeka-Trst. Godine 1750. ulaganjem nizozemskog kapitala izgrađen je prvi riječki industrijski kompleks, rafinerija šećera. Godine 1828. tvornica šećera prenamijenjena je u tvornicu duhana.

Godine 1811. potpuno je dovršena nova kolna cesta od Rijeke preko Gornjeg Jelenja prema Karlovcu, poznata kao Lujzinska, cesta. Obje ceste, Karolinska i Lujzinska imale su ishodište na lijevoj obali Rječine. Time je potaknut razvitak Sušaka. Godine 1821. na Sušaku je zasnovana Tvornica papira. Za izvoz drva iz Gorskog kotara na sušačkoj Brajdici uređuju se i skladišta za drvo. Od Karlovca nastavljao se prema Panoniji unutarnji plovni put Kupom i Savom, a već godine 1822. izgrađen je projekt za izgradnju plovnog puta Vukovar-Šamac (Dunav-Sava), koji nažalost ni do danas nije izgrađen.

Rast lučkog prometa i razvitak morskog brodarstva upućivali su na potrebu izgradnje nove i tehnički opremljenije riječke luke. Godine 1855., premještanjem ušća Rječine nekoliko stotina metara istočnije u novo korito, započinju prvi ozbiljni radovi na izgradnji suvremene riječke luke. Tim radovima formiran je pretežno umjetno nasut prostor Delte. Staro riječno korito, dotada višestoljetna prirodna luka Rijeke, pretvorena je u luku za jedrenjake (Mrtvi kanal-Fiumara). Nasipanjem mora ispred grada i izgradnjom prvog lukobrana na mjestu današnje putničke obale počinje se formirati umjetni lučki bazen. Do izgradnje velikog lučkog bazena dolazi tek nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe godine 1868. Tada je Rijeka, kao corpus separatum, pripojena Mađarskoj, koja tu izgrađuje "svoju" luku. Izgradnjom 1750 m dugog lukobrana formiran je lučki bazen površine akvatorija 62 ha. Istodobno je ispred Mrtvog kanala izgrađen drugi, manji lučki bazen s akvatorijem površine 6,5 ha, zaštićen 420 m dugim lukobranom, namijenjen ponajviše izvozu drva, pa su na susjednoj Delti izgrađena skladišta namijenjena drvenoj građi. Završetak izgradnje željezničke pruge Rijeka-Karlovac 1873. pridonosi razvitku luke, jer je uspostavljena preko Zagreba direktna veza s Budimpeštom. Iste godine završava

se odvojak željezničke pruge Rijeka-Sv.Petar (Pivka), kojom se Rijeka povezuje sa željezničkom prugom Beč-Trst, izgrađenom 1857. Time su stvoreni uvjeti da Rijeka izraste u veliku srednjoeuropsku luku, koja je tada preuzela ulogu glavne Ugarske luke. Trst je istodobno postao vodeća luka Austrije.

Dakle, na početku 20. stoljeća završena je prva etapa izgradnje riječke luke kapaciteta približno 7 km operativne obale. Lučka mehanizacija locirana na operativnim obalama smatrana je veoma suvremenom. Lučki promet trajno je rastao. Godine 1900. iznosio je milijun tona, a godine 1913. tri milijuna tona. Na izvoz je otpadalo oko 60% prometa. Istodobno se u riječkoj luci razvijao i putnički promet. Već je godine 1846. uspostavljena tjedna parobrodarska linija tršćanskog Austrijskog Lloyd-a na relaciji Trst-Kotor, godine 1853. Rijeka-Zadar, a 1860. Rijeka-Kotor. Istodobno je Rijeka bila povezana parobrodarskim linijama sa svim Kvarnerskim otocima.

U Rijeci putničko brodarstvo započinje djelovati godine 1884. Te se godine osniva Parobrodarsko društvo Mate Švrljuga i dr., koje se iste godine spaja sa senjskim Parobrodarskim društvom Krajač i dr. Spajanjem parobrodarskih poduzeća iz Senja i Rijeke osniva se u Rijeci Ugarsko-hrvatsko dioničarsko parobrodarsko društvo, poznato kao Ungaro-Croata. To je brodersko poduzeće bilo najveće te vrste u Austro-Ugarskoj Monarhiji.

Razvitak luke prati i razvitak industrije. U prvoj polovici 19. stoljeća Rijeka postaje najvažnije industrijsko središte cijele Hrvatske. Godine 1857. u Rijeci je poslovalo 85 industrijskih poduzeća. Od toga 20 velikih u kojima je ukupno radilo 5000 zaposlenih. U drugoj polovici 19. stoljeća osniva se Tvornica torpeda Whitehead i Co., prva takve vrste u svijetu. Zatim se osnivaju ljuštionica riže, rafinerija nafte, brodogradilište, a na početku 20. stoljeća i topionica olova Plumbum na mjestu današnjeg Vulkana.

Značajno je spomenuti i to da je Mađarska uoči Prvog svjetskoga rata imala izrađene projekte za izgradnju nove željezničke pruge mnogo većeg kapaciteta, a u tijeku rata završen je projekt za veliko proširenje riječke luke. No, politička događanja nakon 1918. izmijenila su zacrtani razvitak riječke luke.

Osvrt na kapacitete riječke luke

Riječko-sušački lučki bazen inicijalni je i najstariji dio riječkog lučkog sustava, a do vremena poslije Drugog svjetskoga rata i jedini dio emporija riječke luke. Smješten je ispred gradske jezgre, a dovršen na svršetku prošloga stoljeća. Obnavljanjem razrušenih operativnih obala i lučke mehanizacije nakon Drugog svjetskoga rata operativna je obala djelomično modernizirana, i to jedino u putničkom dijelu luke. U riječkom dijelu luke izgrađen je silos za žitarice kapaciteta 60.000 t i terminal za fosfate. U sušačkom dijelu luke na predjelu Brajdice nasipanjem priobalnog mora izgrađen je kontejnerski terminal, kapaciteta 100.000 TEU godišnje.

Ukupna dužina operativnih obala za prekomorsku i veliku obalnu plovidbu iznosi 5800 m. Time se omogućuje istodobno pristajanje 28² velikih brodova s gazom većim od 7 m.

Danas riječki lučki sustav raspolaže raznovrsnim infrastrukturnim lučkim objektima. Riječko-sušački bazen pretežno je namijenjen prometu generalnih tereta. Preostali bazeni izgrađeni su poslije Drugog svjetskoga rata. Uglavnom su namijenjeni iskrcaju i uskladištenju sipkih i tekućih tereta, za koje je poznato da su u odnosu na generalne terete nisko vrijedni, a istodobno su potencijalni zagađivači okoline, što donosi i ekološke probleme. Novoizgrađeni lučki objekti pridonijeli su rastu prometa riječke luke, ali prostor namijenjen njihovom odvijanju nije najefikasnije iskorišten, zato što je mogao poslužiti ponajprije za lučki promet generalnih tereta i za putnički promet. Takvom bi se strategijom postigli viša razina iskorištenosti prostora i profitabilnije poslovanje, a ekološki bi bilo pogodnije.

Promet emporija riječke luke

Politička događanja poslije Prvog svjetskoga rata Rijeku razdvajaju od prirodnog zaleđa. Time se bitno umanjio njezin geoprometni položaj, a to se odrazilo na smanjenje lučkog prometa. Istodobno se povećala važnost sušačke luke, koja je u novoosnovanoj državi Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca dobila široko gravitacijsko zaleđe i preuzela funkciju vodeće luke. Riječka i sušačka luka najveći promet dostižu godine 1929., i to oko 1,6 milijuna tona. Porast prometa sušačke luke utječe na povećanje skladišnih, operativnih i prometnih kapaciteta. Tako je npr. izgrađen odvojak željezničke pruge Škrljevo-Bakar. Planirano proširenje sušačke luke na Bakarski zaljev onemogućio je Drugi svjetski rat. Pred svršetak toga rata lučki i industrijski uređaji u riječkoj i sušačkoj luci gotovo su potpuno razoreni, pa je valjalo temeljito obnoviti neuporabljivu luku i uništenu industriju.

Riječki lučki emporij danas okuplja Riječko-Sušački, Bakarko-Urinjski, Omišaljski, Raški i Plominski bazen.

Na početku devedesetih na prvom je mjestu prema razini prometa bio Bakarsko-Urinjski bazen s terminalima za tekući, sipki i ro-ro promet. Slijedi Omišaljski bazen s terminalima Jadranskog naftovoda i INA-Petrokemije, potom Riječko-Sušački s prometom generalnog i sipkog tereta, Raški bazen s terminalima za drvo i stoku i Plominski terminal namijenjen iskrcaju ugljena za potrebe TE Plomin I i II.

Godine 1990., kao posljedica uključivanja Mađarske i tadašnje Češke i Slovačke u usluge Jadranskog naftovoda i zbog opadanja prometa sipkih tereta u Bakarsko-Urinjskom bazenu, na prvo je mjesto, zbog opsega prometa došao Omišaljski lučki bazen.

² Ibidem, str. 53.

Valja spomenuti da je u godinama poslije Drugog svjetskoga rata riječka luka obavljala lučki prekrčaj i u funkciji vanjskotrgovinske prekomorske razmjene Austrije, Mađarske i Češke i Slovačke.

U razdoblju 1970.-1990. neprekidno raste promet riječke luke. Taj porast posljedica je: (1) proširenja lučkih terminala na prostoru emporija riječke luke, (2) smanjenja prometa Riječko-Sušačkog bazena od 3,717 milijuna tona 1970.³ na 3,376 milijuna tona 1990., s tim da je u iskazani promet uključen i promet Raškoga bazena, (3) rasta prometa suhих i tekućih tereta u Bakarsko-Urinjskom bazenu od 6,632 na 8,169 milijuna tona i rasta u Omišaljском bazenu koji je orijentiran samo na iskrčaj sirove nafte. U promet se uključuje na svršetku sedamdesetih godina, a godine 1990. ostvaruje promet od 8,595 milijuna tona.

Najrelevantniji pokazatelj kretanja prometa emporija riječke luke jest promet "Luke"-Rijeka (tablica 1).

Tablica 1.

PROMET "LUKE"-RIJEKA

Godina	Promet (000 tona)
1960.	4 055
1970.	5 359
1980.	7 644
1990.	5 796
1998.	3 275

Izvor: Dokumentacija "Luka"-Rijeka.

Kretanje prometa "Luke"-Rijeka od 1960. naovamo može se podijeliti u tri faze. Prva faza, od 1960. do 1980, jest faza rasta. Najviša razina prometa ostvarena je godine 1980. Druga faza, od 1985. do 1996., faza je nazadovanja. Najniži promet od 2,309 milijuna tona ostvaren je godine 1996. Treća faza, koja započinje 1998. mogla bi biti ponovo faza rasta.

Opseg i struktura prometa prema vrstama tereta iskazani u tablici 2.

³ Luka-Rijeka – statistika i Lučka kapetanija Rijeka.

Tablica 2.

STRUKTURA PROMETA "LUKE"-RIJEKA PREMA VRSTAMA TERETA

000 tona (%)				
Godina	Generalni tereti	Rasuti tereti	Drvo	Ukupno
1980.	1 664 (22,6)	5 230 (70,9)	480 (6,5)	3 374 (100,0)
1990.	1 641 (28,3)	3 908 (67,4)	247 (4,3)	5 796 (100,0)
1996.	683 (29,6)	1 488 (64,4)	138 (6,0)	2 309 (100,0)
1998.	610 (18,7)	2 521 (76,9)	144 (4,)	3 275 (100,0)

Izvor: Dokumentacija "Luka"-Rijeka.

Ostvarena dinamika strukture prometa ukazuje na njezino pogoršanje. Naime, smanjuje se udio visoko tarifirajućih tereta, a povećava se udio nisko tarifirajućih tereta.

Tranzitni promet "Luke"-Rijeka izražen apsolutnim veličinama varira, a udio u ukupnom prometu "Luke"-Rijeka prvo se smanjuje, a zatim povećava (tablica 3.).

Tablica 3.

DINAMIKA I STRUKTURA TRANZITNOG PROMETA "LUKE"-RIJEKA

Godina	Ukupan promet (000)	Tranzitni promet (000)	Udio tranzitnog prometa u ukupnom (%)
1990.	5 796	3 441	59,4
1996.	2 309	1 083	46,9
1998.	3 275	2 071	63,2

Izvor: Dokumentacija "Luka"-Rijeka.

Ostvareni udio tranzitnog prometa, zanemarujući apsolutne veličine, potpuno zadovoljava. Dapače, uz rast apsolutno izraženog prometa, tako ostvareni udio tranzitnog prometa mogao bi se smatrati uspješno ostvarenim poslovnim uspjehom. Nažalost, u situaciji smanjenja ukupnog prometa, ostvareni udio tranzitnog prometa samo ukazuje na to da "Luka"-Rijeka može biti znatno uspješnija. Potencijalni uspjeh prije svega valja tražiti u interesima gospodarstvenika u Hrvatskoj. Istodobno, struktura tranzitnog prometa zbog vrsta tereta ne zadovoljava. Udio rasutih tereta predimenzioniran je i u godini 1997. iznosi 61,1%, a godine 1998. iznosi 72,3%. Valja se zalagati za što veći udio generalnih tereta, udio kojih se smanjuje od 32,6% godine 1997. na 22,2% godinu dana poslije.

Struktura lučkog prometa prema zemljama korisnicama usluga "Luke"-Rijeka iskazuje se u tablici 4.

Tablica 4.

OPSEG I STRUKTURA TRANZITNOG PROMETA PREMA ZEMLJAMA
U GODINAMA 1997. I 1998.

000 tona (%)

Zemlja	Ostvareni promet	
	1997.	1998.
Austrija	391 (22,6)	313 (15,1)
Češka	123 (7,1)	127 (6,1)
Mađarska	360 (20,8)	591 (28,5)
Slovačka	128 (7,4)	233 (11,2)
Ostale zemlje	730 (42,1)	807 (39,1)
Ukupno	1 733 (100,0)	2 071 (100,0)

Izvor: Dokumentacija: "Luka"-Rijeka.

Iskazana struktura tranzitnog prometa Mađarske ukazuje na rast, što je načelno pozitivno. No, struktura mađarskog tranzitnog prometa nije kvalitetna. Opseg generalnih tereta smanjuje se od 55 919 tona na 24 943 tona, a udio rasutih tereta povećava se od 302 640 tona na 565 437 tona. Istodobno se udio drva smanjuje od 1 814 tona na tek 266 tona. Udio slovačkog tranzita također raste, kao posljedica značajnog rasta rasutih tereta od 32 265 tona na 146 379 tona. Opseg generalnih tereta smanjuje se. Valja ukazati na najveći pojedinačni udio "Ostalih zemalja", a to je nekvalitetan pokazatelj bilo kojeg istraživanja, kojem je cilj unaprijediti poslovni uspjeh.

Godine 1978. instaliran je prvi kontejnerski most, a godine 1985. drugi. Kapacitet kontejnerskog terminala iznosi 100 000 TEU godišnje. Ostvareni promet nažalost znatno manji od tehničkih mogućnosti terminala (tablica 5.).

Tablica 5.

KONTEJNERSKI PROMET "LUKE"-RIJEKA

Godina	Ostvareni promet		Tona/TEU
	Tona	TEU	
1985.	233 987	29 984	7,8
1990.	403 083	50 282	8,0
1996.	188 399	29 492	6,4
1998.	82 000	9 111	9,0

Izvor: Dokumentacija "Luka"-Rijeka

Promet kontejnera izražen u TEU raste do godine 1989. Te godine ostvaruje maksimum od 52 451 TEU. Od godine 1989. smanjuje se, da bi se 1993. ponovo nešto povećao. Od tada slijedi propadanje opsega prometa kontejnera, sve do 1998., kada se ostvaruje promet od 9 111 TEU.

Valja još spomenuti kretanje iskorištenosti kapaciteta koja se neprekidno smanjuje od 71,67% godine 1989. na 39,49% u godini 1994. Nakon te godine iskorištenost neznatno raste na razinu 41,17%. Nakon godine 1996. slijedi drastičan pad na 25,71% iskorištenosti kapaciteta, a to je najniža ikada ostvarena iskorištenost kapacitet "Luke"-Rijeka. Posljednje dvije godine iskorištenost kapaciteta povećava se i godine 1998. dostiže razinu od 38,54%.

Neki od razloga ostvarene dinamike i strukture prometa "Luke"-Rijeka jesu:

- (1) Političko i vlasničko prestrukturiranje zemalja koje mahom gravitiraju na prostore "Luke"-Rijeka.
- (2) Neadekvatna prometna infrastruktura koja povezuje Rijeku s unutrašnjošću.
- (3) Izumiranje povezanosti riječke luke s pročeljem, zbog prestanka djelovanja linijskog brodarara "Croatia line" i preusmjerivanje preostalih linija u konkurentske luke.
- (4) Zastarjelost dijela lučkih pretovarnih i skladišnih kapaciteta.
- (5) Konfuznost rukovođenja lukom, zbog vlasničke strukture i izostanka racionalnog usuglašivanja poslovnih interesa svih bezuvjetno zainteresiranih subjekata.
- (6) Potpuno ispolitizirano odlučivanje, umjesto da se koriste iskustvima stečenim u svjetskim lukama i prijedlozima stručnjaka. Odnosno, neadekvatna povezanost i usuglašenost lučkog menadžmenta i struktura lokalnih, regionalnih i državnih struktura. Zapravo, u tijeku rukovođenja poslovanjem i razvitkom luke javljaju se problemi koji zahtijevaju raznovrsne pristupe u procesu njihova razrješavanja.

- (7) Prevladavanje subjektivnog utjecaja koji je dopustio destruktivno poslovno djelovanje. Najveća greška dosadašnjeg poslovanja jest neadekvatno poslovno ponašanje u odnosu na: (1) agencije države koje moraju kontinuirano pratiti poslovanje i biti nosioci investicija u lučkom području i (2) poslovne partnere u zemlji i inozemstvu. Luku je jednostavno potrebno prihvatiti kao složen dinamički sustav koji ne može potpuno samostalno djelovati. Dakle, utjecaji su i na makro i na mikrorazini odlučivanja. Očigledno je da se lučki emporij ne može razvijati bez interferiranja interesa državnih struktura i posloводства luka.

Promet između riječke luke i zaleđa odvija se u organizaciji željezničkog i cestovnog prometa. Glavna značajka željezničkog prometa Rijeke jest njegova uska povezanost s kompleksom pomorskog gospodarstva, osobito s riječkom lukom.

Osnovni pravac odvijanja prometa iz riječke luke i prema njoj, bez obzira na način njegova odvijanja, na relaciji je prema Zagrebu. Ta činjenica proizlazi iz gravitacijske zone riječke luke, koja se proteže prema unutrašnjosti cijelog područja Hrvatske i dalje preko Panonske nizine u smjeru Podunavlja i zemalja Srednje Europe.

Riječki željeznički čvor nije na potrebnoj tehničko-tehnološkoj razini. Kao takav može se smatrati ograničujućim faktorom poslovanja i razvitka riječkog lučkog emporija, odnosno riječkog prometnog pravca. Riječko-Sušački bazen u samoj gradskoj jezgri, odnosno unutarnji dio riječkog bazena tradicionalno je namijenjen putničkom prometu. Nakon rasta putničkoga prometa do svršetka četrdesetih godina na razinu od 1,5 milijuna putnika godišnje, javlja se dugotrajan pad na svega 150 000⁴ putnika ostvaren godine 1990. Razlozi drastičnog smanjenja prometa posljedica su nekoliko utjecaja: (1) izgradnje Jadranske ceste i (2) ukidanja konvencionalnih putničkih brodskih linija.

Danas su trajektne linije prema kvarnerskim otocima organizirane izvan riječke luke, osim na pravcu Rijeka-Porozina. Prema tome, putnički se promet riječke luke danas odnosi gotovo u cijelosti na uzdužobalnu ferry pomorskoprijevoznu uslugu koja povezuje Rijeku i luke na putu do Dubrovnika, a ljeti do Grčke.

Ostvrt na razvitak emporija riječke luke

Razvitak prekrcajnih, skladišnih, industrijskih i trgovačkih funkcija lučkih djelatnosti potrebno je sagledati u kontekstu općeg gospodarskog razvitka, kao njegova osnovna determinanta. To je bitna strateška odrednica gospodarskog razvitka, ako se gospodarski razvitak zasniva na poticanju industrijske proizvodnje i izvoza i na tranzitnoj ulozi glavne luke u funkciji vanjskotrgovinske razmjene gravitacijskog područja. Naime, gospodarski razvitak Hrvatske mora se zasnivati na činjenici da je riječka luka glavna hrvatska luka. Razlozi za takvu konstataciju jesu

⁴ Lučka kapetanija, Rijeka.

lokacija i koncentracija gospodarskih kapaciteta, maritimne karakteristike šireg akvatorija i iskustvo i vještina zaposlenih. Nabrojani razlozi poticanju razvitka riječkog lučkog emporija, kao uvjeta gospodarskog razvitka Hrvatske, toliko se puta, u nizu godina ponavljaju, da ih je jednostavno potrebno prihvatiti. U suprotnom, riječki lučki emporij valja svrstati u perifernu luku sjeveroistočnog dijela Sredozemlja.

Dalje, razvitak lučkih djelatnosti riječkog lučkog emporija potrebno je sagledati u kontekstu pomorske, odnosno jadranske orijentacije sveukupnog hrvatskoga gospodarstva.

Na početku devedesetih godina potpuno su sazrele okolnosti da riječka luka nakon ekspanzije započete prije sto godina nastavi s razvitkom koji joj pripada, i to zbog kolosalnog geoprometnog položaja. Ipak, desetljećima dokazivane prednosti riječkog pomorskog pravca, u devedesetim godinama nisu došle do izražaja. Riječki je lučki bazen nevjerojatno gubio svoju atraktivnost. Gubili su se poslovi, ukidale su se tradicionalne brodarske linije prema svjetskim lukama. Na svršetku devedesetih godina dobiva se dojam, što nažalost dokazuju i statistički podaci, da je riječka luka na razini prometa ne znatno većem od prometa prije sto godina. Neka se naglasi da istodobno u neposrednom susjedstvu, kao posljedica lucidne strategije razvitka i operativnog poslovnog ponašanja, Luka Koper, koja se nalazi na istom gravitacijskom prostoru kao i riječka luka, ostvaruje poštovanja vrijedne poslovne uspjehe.

Razlozi dugoročnog poslovnog neuspjeha riječkog lučkog bazena posljedica su isključivo ljudskog faktora. Npr., nastojanja da se uvedu putničke linije iz Plomina u drugoj polovini godine 1999. prema Cresu i sjevernim talijanskim putničkim lukama, umjesto da se prihvate kao poticaj za razvitak riječkog pomorskog pravca doživljava se kao nelojalna konkurencija.

Razvitak riječkog prometnog pravca shvaćenog u najširem smislu, što se praktično odnosi na prostor prema Puli, Karlovcu i kvarnerskim otocima do Zadra, realno se zasniva na izgradnji prometnica prema gravitacijskom području. Ipak, glavni je pravac prema Budimpešti preko Zagreba. Pravac prema Zagrebu praktično omogućuje akviziciju izvozno-uvoznih poslova nacionalnog gospodarstva, kako bi se preko emporija riječke luke, ako konkurencijski parametri dopuštaju, odvijala nacionalna prekomorska vanjskotrgovinska razmjena. Prekomorsku vanjskotrgovinsku razmjenu Mađarske valja, na osnovi istih kriterija kao i nacionalne terete, u što većoj mjeri usmjerivati prema riječkoj luci.

Sve navedeno mora se ostvariti komercijalnim komunikacijama, a ne automatizmom političke odrednice. Dakle, osnovica razvitka riječkog lučkog emporija jest stvaranje konkurentskih prednosti, koje su posljedica kvalitetne infrastrukture luke i prometnica, kvalitetnih pretovarnih i skladišnih lučkih kapaciteta i naravno, nezaobilazno sposobnog ljudskog potencijala, koji svojim poslovnim aktivnostima osigurava zadovoljavanje interesa korisnika.

Planiranje novih prometnica između Rijeke i nacionalnog i šireg zaleđa (autoputovi i željeznička pruga) valja povezati sa dva tradicionalna, geografski

uvjetovana i povijesno gospodarski afirmirana prometna pravca, i to prema Zagrebu i prema Trstu, s odvojkom za Ljubljanu. Tim su pravcima već prije više od sto godina na Kvarner započeli dolaziti prvi turisti mahom iz Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske.

Prometni pravac prema Trstu s odvojkom za Ljubljanu, povezuje Rijeku sa Zapadnom Europom, i to preko Trsta s Italijom, Švicarskom i Francuskom, a preko Ljubljane s Austrijom i Njemačkom.

Na početku devedesetih godina pravac iz Zagreba postaje ključni pravac u prometnom sustavu Republike Hrvatske, jer povezuje dva glavna dijela - panonski i jadranski. Istodobno, gospodarski rast tranzicijskih zemalja, osobito Mađarske, pridonijet će daljem porastu važnosti prometnog pravca prema Zagrebu. Naime, u Zagrebu se sastaju dva, za promet prema Rijeci, posebno važna prometna pravca. Prvi iz Ukrajine i Slovačke preko Budimpešte i Varaždina, i drugi iz Austrije, Češke i Njemačke preko Graza i Maribora. Prema tome, s infrastrukturnog aspekta razvitak riječke luke ne započinje u Rijeci, već u Zagrebu. Zbog toga zagrebački prostor postaje važan utjecaj za riječki lučki emporij zbog pojedinih pravaca koji vode iz panonske Hrvatske i šireg srednjoeuropskog prostora, u okviru kojeg tradicionalno posebno važnu ulogu ima prostor Mađarske. Pravac prema Rijeci ne znači samo relaciju prema Sjevernom Jadranu, već i prema hrvatskim jadranskim obalnim prostorima kao tradicionalnim turističkim odredištima, koristeći organizirani uzdužobalni brodarski sustav. Time se automatski povećava značaj hrvatske putničke i trgovačke mornarice. Istodobno bi emporij riječke luke morao postati polazno-završna točka kružnih putovanja Jadranom i Sredozemljem⁵.

Glavne pretpostavke razvitka riječkog lučkog prometa, a time i prometa cjelokupnog riječkog prostora jesu:

- Definirati nacionalni kontejnerski pravac preko riječke luke - odmah.
- Izgraditi željezničku prugu dolinom Kupe, koristeći se tunelom ispod planinskog lanca Risnjaka u smjeru Zagreba - odmah.
- Izgraditi suvremeni autoput prema Zagrebu - do godine 2010.
- Modernizirati željeznički čvor u Rijeci - odmah.
- Modernizirati prilazne ceste riječkoj luci - djelomično odmah, ali ne poslije 2005.
- Modernizirati riječku luku širenjem specijaliziranih terminala na područje šireg akvatorija, odnosno nastaviti već usvojenu koncepciju razvitka.
- Kontinuirano proširivati prigradsku cestovnu infrastrukturu u kontekstu širenja grada Rijeke uključujući i izgradnu niza parkirališnih površina, osobito izvan današnjeg "City"-ja, a u samome "City"-ju potrebno izgraditi auto-silos, i to na Delti, u Starome gradu uz "Socijalno" i uz "Riadria" banku.

⁵ Grupa autora u redakciji Mencer, Ivan: "Pomorskoputnički ...," op.cit.

- Uskladiti razvitak prometne infrastrukture s gospodarskim razvitkom grada Rijeke, prigradskim prstenom i širim gravitacijskim zaleđem. U užem smislu, gravitacijsko je zaleđe riječke luke prostor od Rijeke do Zadra na jugu, Karlovca prema sjeveroistoku, Ilirske Bistrice prema sjeveru i Pule prema zapadu. Prema južnom, morskom dijelu gravitacijskog zaleđa potrebno je revitalizirati brodarske linije u funkciji cjelokupnog zaleđa, koje u najširem smislu podrazumijeva područja preko Zagreba do Osijeka i susjedne Mađarske. Tek je sekundarno zanimljivo i područje sjeverne Italije, zbog povezanosti brodarskim linijama iz Plomina i prema povremenim uspješnim komercijalnim komunikacijama s gospodarstvenicima na području Austrije. Zanimljivost područja Češke, Slovačke i Poljske za razvitak emporija riječke luke krajnje je periferna i ne bi morala predstavljati područja kojima bi kratkoročno valjalo posvetiti posebnu ciljanu pažnju.
- Provesti intenzivne marketinške aktivnosti kojima bi se informiralo i uvjeralo o konkurentskim prednostima riječkog lučkog emporija u sustavu sjeverojadranskih luka.

Mogućnosti i prepreke gospodarskog razvitka lučkog poduzeća proizlaze iz: svijesti državnih institucija o važnosti razvitka jedne ili sustava nacionalnih luka, svijesti poslovodstva luke da poštuje uvjete privređivanja unutar i izvan luke i prijeko potrebne suradnje (koordinacije) rukovodstva luke s vodećim regionalnim poduzećima i regionalnim vlastima.

Mogućnosti i prepreke razvitka lučkog sustava, odnosno svih poslovnih funkcija koje luka mora obavljati, proizlaze iz raznovrsnih utjecaja koji se međusobno isprepliću. Mogućnosti su snaga i prednost koje omogućuju objektivno ostvarivanje ciljeva. Za emporij riječke luke to su: odgovarajuća lučka i prometna infrastruktura; lučka prekrcajna i skladišna mehanizacija, odnosno specijalizirani terminali; specijalizirane skladišne površine; lokacija u odnosu na nacionalno i međunarodno gravitacijsko područje, legislativa na razini grada, županije i države, odnosno npr. devizni, carinski ili vanjskotrgovinski režim, način financiranja i potom održavanje prometne i lučke infrastrukture; lokacija u odnosu na grad kojem administrativno i ekonomski pripada; vještina i vjernost osoblja; informiranost zaposlenih o ciljevima i rezultatima poslovanja, odnosno efikasan informacijski sustav; rukovođenje; organizacija i pristup razvitku i raznovrsnost komercijalnih veza i tržišnih komunikacija.

Razvitak grada Rijeke i njezinog lučkog emporija posljedica je utjecaja prometno-zemljopisnog položaja grada na Rječini i razvitka geopolitičkih odnosa u širem srednjoeuropskom zaleđu.

Segmentacija tržišta lučkih usluga

Općenito o segmentaciji tržišta lučkih usluga

Osnovica razvitka svakog lučkog emporija jest kopnena infrastruktura koja povezuje luku sa gravitacijskih zaleđem. Povijeno gledano, željeznica je najviše pridonosila razvitku pojedinih svjetskih luka, kao, npr., luke Liverpool na štetu luke u Londonu u tijeku 19. stoljeća. Američka transkontinentalna željeznica završena 1869. omogućila je brzi razvitak luke San Francisco. Tunel Sv. Gotthard 1882. omogućuje razvitak luke Genove. Noviji primjer utjecaja prometne infrastrukture na razvitak luke jest izgradnja tunela između luke La Spezia i prostrane doline koju s lukom dijeli planinski masiv. Ilustracije radi, godine 1986. navedena je luka ostvarila promet od 167.764 TEU, a 1990. godine 454.000 TEU.

Prema tome, prvo obilježje kojim se segmentira tržište lučkih usluga jest postojeća i buduća kopnena infrastruktura. Zašto? Zbog činjenice da lučko tržište nastaje i razvija se kao zavisna varijabla vanjskotrgovinske prekomorske razmjene pojedine primorske zemlje i zemalja gravitacijskog područja luke.

Tradicionalno stajalište ukazuje da se suhi sipki tereti pretežno prevoze željeznicom, a generalni tereti cestom i željeznicom. Smatra se da je u suvremenim uvjetima, zbog općeprihvaćene kontejnerizacije, prijevoz željeznicom svih vrsta dobara - sipkih, tekućih i komadnih, glavni oblik prijevoza. Npr., u SAD istočnu i zapadnu obalu povezuju kontejnerski vlakovi sa dvostruko položenim kontejnerima. U Europi se već nekoliko desetljeća uvode vlakovi velikih brzina na zračnom, odnosno na magnetskom jastuku.

Drugo obilježje segmentacije tržišta lučkih usluga jest opseg i bonitet lučkih pretovarnih i skladišnih kapaciteta.

Treće obilježje segmentacije tržišta lučkih usluga jesu stupanj gospodarskog razvitka zemalja gravitacijskog područja izražen visinom bruto domaćeg proizvoda (GDP) i opsega i strukture roba i smjerovi pomorske vanjskotrgovinske razmjene.

Četvrto obilježje pristup je razvitku luke, koji se provodi makroekonomskim, mikroekonomskim ili kombiniranim pristupom. Ovaj potonji pristup najrealniji je, jer poštuje najveći spektar interesa za uspješan razvitak luke.

Segmentacija tržišta riječkog lučkog emporija

Segmentacija tržišta riječke luke⁷ bit će učinjena primjenom: (1) kopnene infrastrukture, (2) stupnja gospodarskog razvitka zemalja koje se mogu realno

⁶ Matty Morgenstern: "Mediterranean: a Way Through or a Shipping Market", *Tranadria* 92, Mediterranean Trade and Ports, Conference Proceedings, Trst, 1992., str. 51.

⁷ Mencer, Ivan: "Segmentacija tržišta lučkih usluga riječke luke", *Ekonomski pregled*, 3-4, Zagreb, 1994., str. 247-257.

prihvatiti kao dio gravitacijskog područja i (3) opsega, strukture i tehničko-tehno-
loškog boniteta lučkih kapaciteta.

KOPNENA INFRASTRUKTURA

O kopnenoj infrastrukturi Rijeke sa zaleđem zna se mnogo. Opća je konstatacija da se radi o često moderniziranim, ali u načelu zastarjelim željezničkim i cestovnim prometnicama.

Navedena je konstatacija to dramatičnija prihvatiti li se pretpostavka da je razvitak lučkog sustava usko povezan s postojanjem kvalitetnih prometnica.

Cestovna povezanost mora se zasnivati prije svega na pravcu prema Zagrebu i dalje Budimpešti. Cestovna infrastruktura zadovoljava ponajprije turističku potražnju, koja bi se preko Rijeke dalje usmjerivala prema jugu, koristeći se brodskim prijevozima. Iskustva u svijetu dokazuju multiplikativni značaj povezanosti subjekata prometnog, industrijskog i turističkog gospodarstva na opći gospodarski razvitak.

Isti pravac Rijeka-Budimpešta preko Zagreba zahtijeva i suvremenu željezničku prugu. U riječkom slučaju prihvatljivije je primarno intenzivirati razvitak željeznice u odnosu na cestovni promet, zbog strukture tereta riječke luke, u okviru kojeg dominiraju rasuti tereti. Na takav stav upućuje i praktično ponašanje velikog broja svjetskih luka. Ta činjenica upućuje na to da kontejnerizacija pomorskih prijevoza pridonosi procesu koncentracije prometa. Koncentracija homogenih tereta u pojedinim lukama, a kontejnerizacija sve terete svodi gotovo na apsolutno homogene terete, stvara objektivne uvjete za valorizaciju ekonomije veličine. Te se prednosti u okviru kopnenoga prijevoza mogu ostvariti samo primjenom željezničkog prometa.

Riječki željeznički čvor smješten je na uskom obalnom prostoru. Ograničen je visinskim razlikama. U tijeku vremena moderniziran je sigurnosno-signalnim uređajima. Kao takav ipak ne predstavlja faktor stimulacije za dalji razvitak lučkog robnog prometa. Riječki željeznički čvor, kojim se jača konkurentna snaga riječke luke, mora se rješavati u kontekstu strateškog opredjeljenja Hrvatske na području lučke politike. Opredjeljenje bi se moralo zasnivati na izgradnji dolinske pruge Rijeka-tunel Risnjak-dolina Kupa-Karlovac. Projekt dolinske pruge završavan je već prije više od dvadesetak godina. Projekt se mora revidirati, zbog neiskorištenog vremena za njegovu izgradnju.

Drežnička varijanta željezničkog spajanja Karlovca s Jadranom smatra se neprihvatljivim rješenjem. Naime, ni jedna hrvatska luka, izuzevši Rijeke, nema potencijalno zaleđe koje omogućuje ekonomsku valorizaciju suvremenom željezničkom prometnicom. Već na početku sedamdesetih godina u akademskim se krugovima zagovarala izgradnja dolinske pruge, uz uvjet osiguranja lučkog prometa od oko 60 milijuna tona. Tako dimenzioniran promet mogao bi se postići utjecajem sustava kanala Rajna-Majna-Dunav, odnosno kanala Vukovar-Šamac i internacionalizacijom rijeke Save do Zagreba.

Takav stav proizlazi iz strukture dosadašnjeg prometa riječke luke i iz značaja koji željeznica ima u prijevozu dobara u okviru vanjskotrgovinske razmjene pojedinih zemalja gravitacijskog područja riječke luke. Tako se npr., austrijska poduzeća pri uvozu drva i pluta godine 1987.⁶ koriste željeznicom sa 58%, a cestovnim prometom sa 38%. Preostalih 4%, odnosi se na unutarnji plovni put, korištenjem Dunava. Pri uvozu gnojiva austrijska se poduzeća koriste željeznicom u visini 56%, a pri uvozu raznovrsne rudače 53% i kemijskih proizvoda u visini 46%. U slučajevima kada austrijska poduzeća izvoze pojedine proizvode, kao npr. gnojivo, željeznicom se koriste u visini 65%. Pri uvozu kemijskih proizvoda koriste se željeznicom u visini 46%, a metala 41%. Raznovrsni generalni tereti u izvozu i uvozu najviše se koriste cestovnim prometom.

Vanjskotrgovinska razmjena Mađarske najvećim se dijelom odvija željeznicom. Godine 1990. udio željeznice u ukupnom opsegu uvoza sudjeluje sa 64%, a izvoza 79%. Udio cestovnog prometa iznosi u uvozu 3% i u izvozu 6%. Prehrambene proizvode i duhan mađarska poduzeća uvoze također željeznicom, oko 94%. U izvozu udio iznosi 81%. Dakle, mađarska poduzeća u vanjskotrgovinskoj razmjeni intenzivnije se koriste željeznicom i u slučajevima kada je zbog prirode samih proizvoda uobičajenije da se prijevoz obavlja cestovnim prometom.

Češka, Slovačka i Poljska u najvećoj mjeri također se pretežno služe željeznicom.

Postavlja se pitanje, koja od zemalja gravitacijskog zaleđa uz hrvatske prostore, predstavlja s aspekta kopnene infrastrukture ciljno tržište riječke luke? Smatra se oportunistički da je to veliko, zemljopisno i povijesno blisko mađarsko tržište. Razlozi za takav stav proizlaze iz: (1) tradicionalnih gospodarskih i kulturoloških odnosa Hrvatske i Mađarske, (2) direktne granične linije i (3) najprirodnijeg izlaska Mađarske na svjetska prekomorska tržišta.

GOSPODARSKI RAZVITAK ZEMALJA GRAVITACIJSKOG PODRUČJA

Dosadašnji tranzitni promet riječke luke u najvećem udjelu ostvarile su Austrija, Češka, Slovačka i Mađarska. No, u krug gravitirajućih zemalja riječke luke može se ubrojiti i Turska, zbog mogućnosti efikasnog brodarskog povezivanja.

U nastavku se prikazuju neki pokazatelji gospodarskog rasta zemalja tranzicije, koje se ubrajaju u gravitacijsko područje riječke luke (tablice 5., 6., 7., 8. i 9.).

⁸ Transport Statistics for Europe 1992., UN, New York, 1992., str. 194-195.

Tablica 6.

LANČANI INDEKSI REALNOG UKUPNOG BRUTO
DOMAĆEG PROIZVODA

%

Zemlja	Prosjeak 1971.-1981.	1990.	1995.	2000.
Češka Republika	...	...	6,4	2,4
Mađarska	...	...	1,5	3,2
Poljska	...	...	7,0	5,0
Turska	4,0	9,3	7,2	3,9

Izvor: OECD Economic Outlook 65, OECD, Paris, lipanj 1999., str. 227.

Lančani indeks bruto domaćeg proizvoda Austrije, kao tradicionalnog partnera riječke luke, godine 1990. prema 1989. iznosi 4,6%, 1995. prema 1994. iznosi 1,7%, a 2000. prema 1999. godini 2,6%. Veoma sličan rast ostvaruju npr. i Sjedinjene Američke Države. Dakle, zemlje tranzicije, kojih se bruto domaći proizvod iskazuje u tablici 5., ostvaruju u promatranim godinama manje ili više identičan rast, izražen prosječnom stopom rasta, jednako kao i tradicionalno gospodarski razvijene zemlje. To je još potrebnije da bi se razvitak riječke luke zasnivao na prekomorskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni upravo tih zemalja, jer samo tada emporij riječke luke ima realnu perspektivu razvitka.

Tablica 7.

BRUTO DOMAĆI PROIZVOD PO STANOVNIKU

USD

Zemlja	1990.	1995.	2000.	2010.
Češka Republika	9 567	10 980	13 080	19 361
Mađarska	6 946	8 257	10 764	15 933
Poljska	4 651	6 205	8 454	12 513
Slovačka Republika	7 207	7 424	10 175	15 061
Slovenija	9 854	11 645	14 964	22 151
Hrvatska	5 713	5 129	7 043	10 425
Ukrajina	5 653	3 308	3 260	4 825
Turska	4 284	5 219	6 313	7 696

Izvor: Dragomir Vojnić: "Ekonomija i politika tranzicije", Ekonomski pregled, 10, Zagreb 1999., str. 1143.

Rast bruto domaćeg proizvoda po stanovniku u 2000. i daljim godinama predviđa se na razini 4%. Za Tursku se predviđa rast od 2%. Objе navedene stope rasta podrazumijevaju nultu stopu rasta stanovništva. Prema OECD⁹ prosječne stope rasta ukupnog realnog društvenog bruto proizvoda u razdoblju 2001.-2004. iznosit će za Češku Republiku 3,2 %, za Mađarsku 4,4%, za Poljsku 5,2% i za Tursku 5,0%. Realno gledajući, to su veoma visoke stope rasta ukupnoga gospodarstva. Dakle, još se jednom potvrđuje atraktivnost, prije svega mađarskog tržišta, kao osnovnog međunarodnog partnera riječke luke.

Tablica 8.

LANČANI INDEKSI VRIJEDNOSTI VANJSKOTRGOVINSKE RAZMJENE
 ZEMALJA GRAVITIRAJUĆIH PREMA RIJEČKOJ LUCI

Zemlja	Izvoz			Uvoz				
	Prosjek 71.-81.	1990.	1995.	2000.	Prosjek 71.-81.	1990.	1995.	2000.
Češka Republika	...	...	16,1	6,7	...	...	22,0	5,5
Mađarska	...	...	13,4	9,5	...	...	-0,7	10,7
Poljska	...	...	23,6	8,9	...	...	24,3	8,7
Turska	7,3	2,6	8,0	7,0	8,6	33,0	29,6	8,0

Izvor: OECD Economic Outlook 65, OECD, Paris, lipanj 1999., str. 235 i 236.

Tablica 9.

LANČANI INDEKSI KOLIČINSKI IZRAŽENE VANJSKOTRGOVINSKE
 RAZMJENE ZEMALJA GRAVITIRAJUĆIH PREMA RIJEČKOJ LUCI

Zemlja	Izvoz			Uvoz		
	1990.	1995.	2000.	1990.	1995.	2000.
Češka Republika	...	12,7	7,4	...	20,1	5,9
Mađarska	...	9,9	9,7	...	-3,1	10,1
Poljska	...	16,7	8,9	...	20,5	8,7
Turska	1,1	4,9	7,1	34,2	29,2	8,2

Izvor: OECD Economic Outlook 65, OECD, Paris, lipanj 1999., str. 264. i 265.

⁹ OECD Ecomic Outlook 65, Paris, lipanj 1999., str. 34.

Dugoročan i stabilan gospodarski rast pojedine zemlje mora se zasnivati na izvozu proizvoda i usluga. Podaci tablice 8. i 9. ukazuju da zemlje u tranziciji, a osobito Mađarska, itekako ozbiljno prihvaćaju teoretske postulate dugoročnog stabilnog gospodarskog razvitka. Takav pristup automatski, uz pružanje objektivnih uvjeta konkurentnosti u lučkom sustavu sjevernih jadranskih luka, riječkoj luci pruža objektivne mogućnosti poslovanja i razvitka.

TEHNIČKO-TEHNOLOŠKE KARAKTERISTIKE LUČKIH KAPACITETA

Prometni kapacitet¹⁰ "Luke"-Rijeka ocjenjuje se na 9 milijuna tona tereta godišnje. Ono što je evidentno jest to da se u posljednjih desetak godina smanjuje stupanj iskorištenosti kapaciteta. Minimum iskorištenosti kapaciteta ostvario se godine 1996., i to na razini od oko 25%. Od te godine naovamo iskorištenost kapaciteta raste. Procjenjuje se da će godine 1999. ostvariti razinu nešto manje od 40%.

Nizak stupanj iskorištenosti kapaciteta pripisuje se: (1) zastarjelosti instaliranih lučkih kapaciteta, (2) nedostatnoj prometnoj infrastrukturi, (3) nedostatnoj broderskoj povezanosti, naglašavajući pritom rijedak slučaj svjetskih luka da brodovi nacionalne trgovačke mornarice sudjeluju u neprimjereno malom udjelu u lučkom prometu, (4) političkom i gospodarskom prestrukturiranju zemalja tranzicije, (5) nepovjerenju europskih gospodarstvenika zbog političkih i ratnih zbivanja u Hrvatskoj i (6) subjektivnim utjecajima.

"Luka"-Rijeka prekrcaj raznovrsnih dobara ostvaruje korištenjem četrdeset dviju obalnih dizalica, dviju kontejnerskih dizalica sa transtjeperima, trima brodoiskrcivačima i trima brodoprekrcivačama.

Najveći broj obalnih dizalica, njih 22, odnosno 52% ima nosivost od 5 tona, što se može prihvatiti kao zadovoljavajuće. Kapacitet kontejnerskog mosta ne može se prihvatiti kao potpuno zadovoljavajuće, zbog visoke svjetske norme od 250 TEU na sat. Zbog toga se smatra da bi se morao povećati prekrcajni kapacitet postojećih kontejnerskih mostova i sam broj tih mostova. Brodoiskrcivači su nabavljeni 1967. i 1978. i kao takvi smatraju se dotrajalima. Brodoprekrcivači su nabavljeni 1962. i 1987. Brodoprekrcivači nabavljeni 1962. i izvan su upotrebe. Prema tome, a na temelju pretpostavljenog prometa, bit će potrebno nabaviti nove brodoprekrcivače.

Pretežan dio prekrcajnih kapaciteta proizveden je do šezdesetih godina. Manji dio instaliran je u sedamdesetim i osamdesetim godinama. Time su se poboljšale tehničko-tehnološke karakteristike prekrcajnih kapaciteta.

Objektivno procjenjujući, smatra se da tek dio instaliranih prekrcajnih kapaciteta može zadovoljiti današnje zahtjeve, i to brodoprekrcivač na terminalu za žitarice instaliran oko sredine osamdesetih godina i brodoprekrcivač na terminalu

¹⁰ Dokumentacija "Luke"-Rijeka.

za rasute terete, instaliran u drugoj polovici osamdesetih godina, kao i jedan kontejnerski most. Transtejneri na kontejnerskom terminalu dobavljeni na početku devedesetih godina znatno su pridonijeli poboljšanju tehničko-tehnoloških karakteristika kontejnerskog terminala, odnosno općenito ponude "Luke"-Rijeka.

Zaključak

Promet riječke luke, odnosno "Luke"-Rijeka, započeo se smanjivati još u osamdesetim godinama, čime se želi naglasiti da politička i vojna događanja u devedesetim godinama u Republici Hrvatskoj nisu pokrenula proces nazadovanja riječke luke.

Smatra se da su subjektivni utjecaji najviše pridonijeli nazadovanju riječke luke. Subjektivni se utjecaji moraju locirati na razini svih subjekata koji sudjeluju u genezi lučkog prometa. Od državnih institucija do gospodarstvenika unutar "Luke"-Rijeka i potencijalnih i efektivnih partnera. Subjektivni utjecaji obuhvaćaju i nelojalnu konkurenciju susjednih sjevernih jadranskih luka, koja je pridonijela preusmjerenju tereta iz riječke luke.

Uz subjektivan utjecaj na dosadašnja i buduća poslovna ponašanja, važan utjecaj ima i prometna infrastruktura. Bitno je što prije završiti postojeće radove na izgradnji i modernizaciji cesta i željeznice. Bila bi značajna prednost riječkog prometnog pravca, da se prije eventualne izgradnje dolinske pruge, unificira električni sustav napajanje vlakova na relaciji Rijeka-Zagreb. Današnji sustav, koji podrazumijeva dva sustava napajanja električnom energijom, smatra se kontraproduktivnim za jačanje konkurencijskih prednosti riječkog prometnog pravca.

Razvitak riječke luke potrebno je prihvatiti kao prioritetan razvitak hrvatskog lučkog sustava. Samo takav pristup omogućuje razvitak preostalih hrvatskih luka.

Valja spomenuti i putnički lučki promet, koji varira od 1 500 000 putnika godišnje oko sredine pedesetih do današnjih nešto više od 100 000 putnika godišnje. Iskustvo luka u svijetu u posljednjih tridesetak godina ukazuje na to da je upravo putnički promet, osobito u funkciji kružnih putovanja, znatno lukretivniji od prekrcaja raznovrsnih dobara.

Putnički promet u riječkoj luci ima perspektive zbog blizine željezničkog i autobusnog kolodvora, zbog nešto udaljenijeg aerodroma i zbog mogućnosti proširenja putničke luke prenamjenjivanjem prvog velikog gata trgovačke luke. U posljednjim se godinama lučke vlasti u riječkoj luci trude prilagoditi zahtjevima suvremenijih brodarskih putničkih kapaciteta, što valja prihvatiti tek kao inicijativu za mnogo intenzivniji razvitak putničkog lučkog prometa u riječkoj luci.

LITERATURA:

1. Dokumentacija Lučke kapetanije u Rijeci.
2. Dokumentacija "Luka" – Rijeka.
3. Grupa autora u redakciji *Mencer, Ivan*: "Pomorskoputnički terminal u Rijeci", Pomorski fakultet, Rijeka 1993.
4. *Morgenstern, Matty*: "Mediterranean: a Way Through or a Shipping Market", Transadria 92, Mediterranean Trade and Ports, Conference Proceedings, Trst, 1992.
5. *Mencer, Ivan*: "Segmentacija tržišta lučkih usluga riječke luke", Ekonomski pregled, 3-4, Zagreb 1994.
6. OECD Economic Outlook 65, OECD, Paris, 1999.
7. Transport Statistics for Europe 1992., UN, New York, 1992.
8. *Vojnić, Dragomir*: "Ekonomija i politika tranzicije", Ekonomski pregled, 10, Zagreb 1999.

CONTRIBUTION TO ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGY
OF THE REPUBLIC OF CROATIA - THE RIJEKA TRAFFIC DIRECTION

Summary

With discovery of America in 1492 the Mediterranean region stops being the source of further economic development. However, this territory maintains attractiveness due to fundamental cultural and economic sources of world civilization.

A great number of ports is being developed in Mediterranean region, but just minority of them takes more important position in the world system of ports.

A great number of ports operates at the East Adriatic coast. Some of them are completely new, and some very old. In business world some of them managed to impose the necessity of their using, and some succeed in no way.

Investigating the causes of failures, of concretely the Rijeka port, it appears comprehension that subjective influence did not use positive objective circumstances.