

# RIJEKA - GEOGRAFSKA OBILJEŽJA

HRVOJE TURK

Rijeka ima vrlo povoljan geografsko-prometni položaj. O tome je već dosta pisano, pa ćemo ovdje samo naznačiti najvažnije značajke grada i njegova položaja u sjevernom dijelu Jadrana. Tu se u Riječkom zaljevu more duboko uvuklo u europski kontinent. Zbog toga je Rijeka i postala važan izlaz na more srednjoeuropskih prostora. Važan prometni pravac prema Rijeci ide iz Panonske nizine preko Gorskog kotara do Kvarnera, u kojem se Rijeka nalazi. U goranskom prostoru planinska je zona između Panonije i mora najuža, što je svojedobno iskorišteno za izgradnju Karolinske i Lujzinske ceste i željezničke pruge Budimpešta-Zagreb-Rijeka.

Drugi važan cestovno-željeznički prometni pravac u Rijeku dolazi iz Bečke zavale preko Slovenije, kojim je u prošlosti išla trasa tzv. jantarskog puta. U razdoblju nakon drugog svjetskog rata izgrađena je dužobalna cesta ili jadranska magistrala koja povezuje sjeverno i južno Hrvatsko primorje i bila je važan činitelj turističke valorizacije naših primorskih prostora. U navedenom kontekstu zbog povoljnosti položaja Rijeka se u tijeku povijesti razvila u važno prometno-geografsko čvorište i luku na Sjevernom Jadranu.

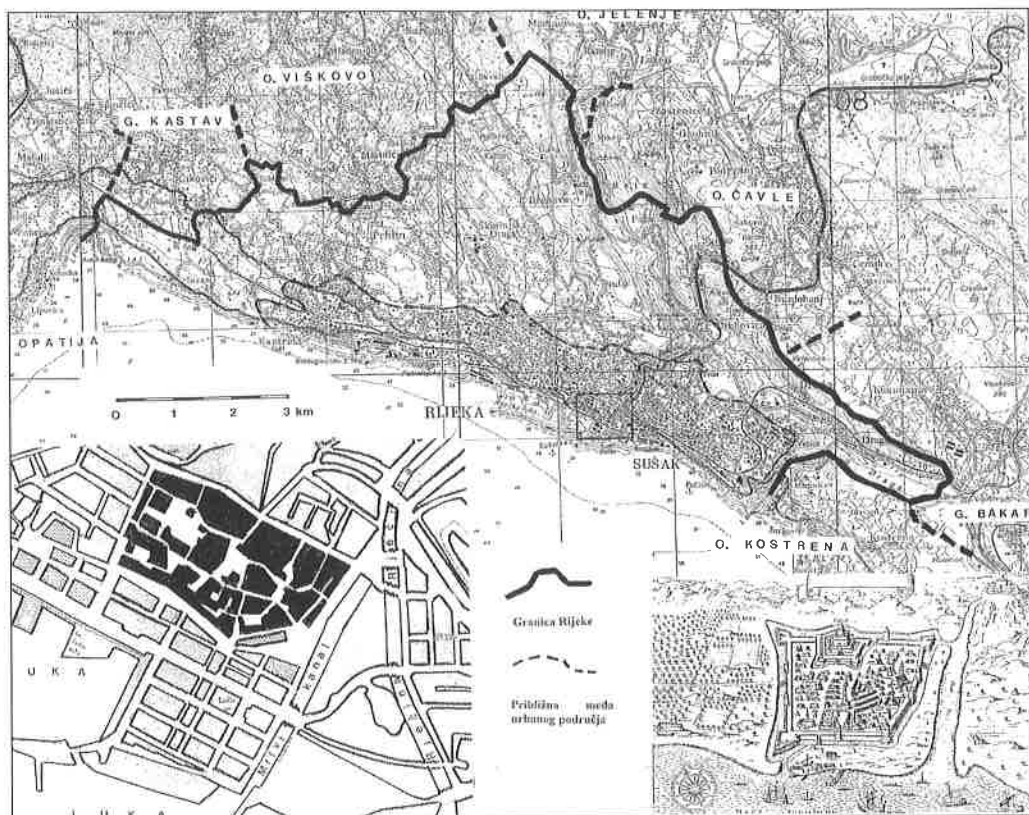
U suvremenim uvjetima stvaranja samostalne hrvatske države koju, između ostalog, karakterizira i velikosrpska agresija, prometno se Hrvatska našla u "mrtvom kutu", što se negativno odrazilo i na Rijeku, našu najvažniju luku. Gravitacijsko područje Rijeke bitno je smanjeno, a prometni su pravci zaobišli Hrvatsku. Zbog toga se nastavila izgradnja autoceste, (poluautoceste) Rijeka-Zagreb-Goričan (blizu mađarske granice) koja će, prema najjavama, biti gotova do 2000. godine. Nužno je i bolje prometno povezivanje Hrvatske sa Slovenijom, a preko nje

s Italijom i Austrijom, kako bi naša zemlja, a time i Rijeka, bila povezana na europski sustav autocesta. Samo će time biti moguće revalorizirati prometno značenje ovoga dijela Hrvatske i Rijeke kao naše najvažnije luke.

## PRIRODNE POGODNOSTI I TOPOGRAFSKI SMJEŠTAJ

Grad se razvio na osunčanoj i pitomij primorskoj padini uz Riječki zaljev. Urbano gradsko područje proteže se od Zameta i Kantride na zapadu sve do Vežice i uvale Martinščica na istoku na dužini od desetak km. Ovako ograničeno uže gradsko područje ima površinu oko 12 km<sup>2</sup>. Međutim, statistički širi prostor grada izdužen je od Preluka na zapadu do Sv. Kuzma blizu Bakra na istoku u dužini od dvadesetak km, dok je najveća širina grada 5 km. Ukupna površina šireg riječkog gradskog prostora danas iznosi oko 44 km<sup>2</sup>, što je manje nego li prije. Naime, iz bivšega gradskog naselja Rijeka izdvojeno je područje Lopače koje sada pripada općini Jelenje i područje novoformirane općine Kostrena. Valja reći da je na prostoru bivše općine Rijeka formirano devet jedinica lokalne samouprave, i to Grad Rijeka i osam općina (Bakar, Čavle, Jelenje, Kastav, Klana, Viškovo, Kraljevica i Kostrena).

Padina na kojoj se Rijeka nalazi disecirana je dolinama Rječine, Škurinjske drage i Draškog potoka s Martinščicom. Iako je glavnina primorske padine izgrađena od vapnenca, važni su flišni tereni u gornjem toku Rječine i Potoka u Dragi, zbog čega su stvorene akumulacije aluvijalnog materijala na obali, posebice na ušću Rječine i u Martinščici. Osim niske aluvijalne i stjenovite obale, na gradskom području postoje i strmci s obalnim "pećinama", što se primjerice



Sl. 1. Položaj Rijeke na primorskoj padini uz Riječki zaljev. Vidi se urbano područje koje se proteže od Zameta i Kantride do Vežice i uvale Martinščica. U uglu lijevo dolje je Stari grad koji uglavnom odgovara rimskoj Tarsatici nastaloj na ušću Rječine (danas Mrtvi kanal). U desnom uglu dolje uz Rječinu je srednjovjekovna Rijeka okružena bedemima i vodom, i trsatska tvrđava.

očituje u toponimu Pećine na istočnoj strani grada.

Klimatske su značajke gradskog područja submediteranske i mediteranske. Siječanj je najhladniji mjesec s prosječnom temperaturom od  $5,3^{\circ}\text{C}$ , dok je srpanj s temperaturom od  $22,3^{\circ}\text{C}$  najtopliji. Od vjetrova najznačajnija je bura, koja puše iz planinskog zaleđa pretežno u hladnijoj polovici godine. Prosječna godišnja količina padalina iznosi 1 561 mm (u razdoblju od 1961. do 1990.) pa Rijeka spada među naše najkišovitije prostore. Najviše oborina u obliku pljuskova padne u jesen i zimi. Insolacija je 2 143 sata godišnje, a srednja godišnja naoblaka iznosi 5,6. Broj vedrih dana u godini je 80, a oblačnih čak 118. Snijega ima malo. Prosječno se godišnje javlja svega 2,3 dana sa snijegom.

Klimatske prilike odražavaju se u vegetacijskom pokrovu. Tako su zaklonjeniji dijelovi gradskog područja pokriveni crnikom i lovorom, dok u ostalim dijelovima prevladava hrast kitnjak s bjelograbom, zatim hrast medunac i druge vrste.

Bitna značajka lokalnog smještaja grada je njegov položaj na ušću Rječine u more. Lokacija uz rijeku odnosno vodu bila je toliko važna, da je prema apelativu rijeka (flumen) i sam grad nakon antičkog razdoblja dobio i sve do danas zadržao ime Rijeka. Osim navedenih tokova u opskrbi grada vodom bili su važni priobalni izvori kojih ima desetak na uglavnom zapadnom dijelu riječkog gradskog područja. Većina je njih imala tokove do mora, ali su u kasnijim fazama razvoja grada oni prekriveni

ili priključeni na gradski kolektor. Osim za piće, ti su izvori i tokovi u prošlosti služili za pranje rublja. To su bila tzv. perila. Nije na odmet spomenuti neke tokove i izvore na gradskom prostoru. Potok Lešnjak opskrbljivao je u antičko vrijeme rimske terme. Vrelo Zvir u dolini Rječine kaptirano je u 19. stoljeću i danas predstavlja glavni vodoopskrbni izvor grada. Potok Žudinka tekao je npr. zapadnim rubom stare gradske jezgre, a još zapadnije bili su potok Dolac, izvori Žabica i Beli Kamik, zatim potok Brajda, izvori na Mlaci, Podjelšun, Brgudu i dr. Pojedina su imena izvora i potoka očuvana danas kao imena gradskih dijelova. Istočni pak dio grada tzv. Sušak, čije se ime javlja u 18. stoljeću, vjerojatno je svoje ime dobio zbog toga, što je ovdje vode bilo mnogo manje.

## RAZVOJNE FAZE GRADA

Neprijeporna je uloga Rječine u stvaranju Rijeke. U blizini njezina ušća već se u predantičko doba razvilo liburnsko naselje Tarsata, koje je bilo locirano na današnjem Trsatu. U antičko doba Rimljani su stvorili novo naselje na desnoj obali Rječine u blizini njezina ušća, na prostoru današnjega Staroga grada. Poznato je pod nazivom Tarsatika. Već spomenuti izvori i tokovi opskrbljivali su grad vodom, dok je ušće Rječine imalo funkciju luke.

U srednjovjekovnom razdoblju na današnjem prostoru Rijeke postoje dva naselja i to Trsat na mjestu liburnske Tarsate i Rijeka na mjestu rimske Tarsatike. Unutar grada uz feudalčevo sjedište na manjoj uzvisini izgrađeno je svetište sv. Vida, a pučki se dio grada razvija uz Rječinu pod latinskim imenom Flumen sancti Viti ili kraće Flumen, koje domaći ljudi zovu Rika ili Reka. To je razdoblje u kojemu je Rijeka utvrđena bedemima i kulama te ograđena vodom (vidi sl. 1 u desnom uglu). Njezina gradska površina tada iznosi oko 10 ha, odnosno 0,1 km<sup>2</sup> i Rijeka tada ima oko 3 000 stanovnika. U tom je vremenu već dosta važna posrednička trgovačka uloga Rijeke između kontinentnog zaleđa i Sredozemlja.

U 18. stoljeću Rijeka je postala slobodna luka i pretvara se u relativno veliko naselje. Grad se širi izvan gradskih zidina, pa se može govoriti

o njegovoj ekspanziji, odnosno "integraciji prostora po dužini." Gradsko područje širi se od Mlake na zapadu do Piramide na lijevoj obali Rječine u dužini od 3 km, pa se površina grada povećala na približno 2 km<sup>2</sup>. Rijeka se prometno povezuje s kontinentnom unutrašnjošću izgradnjom Karolinske ceste (1728.), a sagrađena je i cesta prema Trstu. Sredinom 18. stoljeća izgrađena je tvornica šećera, čime počinje razvoj riječke industrije.

U početku 19. stoljeća Rijeka je novom Lujzinskom cestom povezana s Karlovcem, što je uvjetovalo jači razvoj dijela grada na lijevoj obali Rječine, nazvanog Sušak. Tu se izgrađuju tvornica papira i veliki mlinovi, a osnivaju se i brodogradilišta, što sve utječe na porast važnosti cjelokupnog riječkog gospodarstva, posebice pomorstva i brodarstva. Porast lučkog prometa uvjetovao je od 1840-ih godina početak velikih radova u svrhu proširenja luke. Nasipavaju se priobalne zone ispred grada, premješta se ušće Rječine u novo korito, a izgradnjom dvaju lukobrana formirani su veći riječki i manji sušački lučki bazen, nazvan Porto Baroš. To je i razdoblje mađarske političke dominacije nad Rijekom i širenja grada zapadnije od Mlake do Kantride, gdje se uz more formira industrijska zona duga 2,5 km (tvornica torpeda, rafinerija nafte, brodogradilište). Tim se razvojem u Rijeci litoralizira industrija, a kontinentalizira stanovanje, što je i današnja značajka grada.

Veliko značenje u razvoju grada i njegova pretvaranja u veliku luku imala je izgradnja odvojka na željezničku prugu Beč-Trst i posebice dovršenje željezničke pruge Budimpešta-Zagreb- Rijeka 1873. godine. Time je Rijeka postala najznačajnija luka ugarskog dijela monarhije. Tako se promet luke početkom 20. stoljeća povećao na 1 mil, da bi pred prvi svjetski rat iznosio iznad 2 mil tona robe.

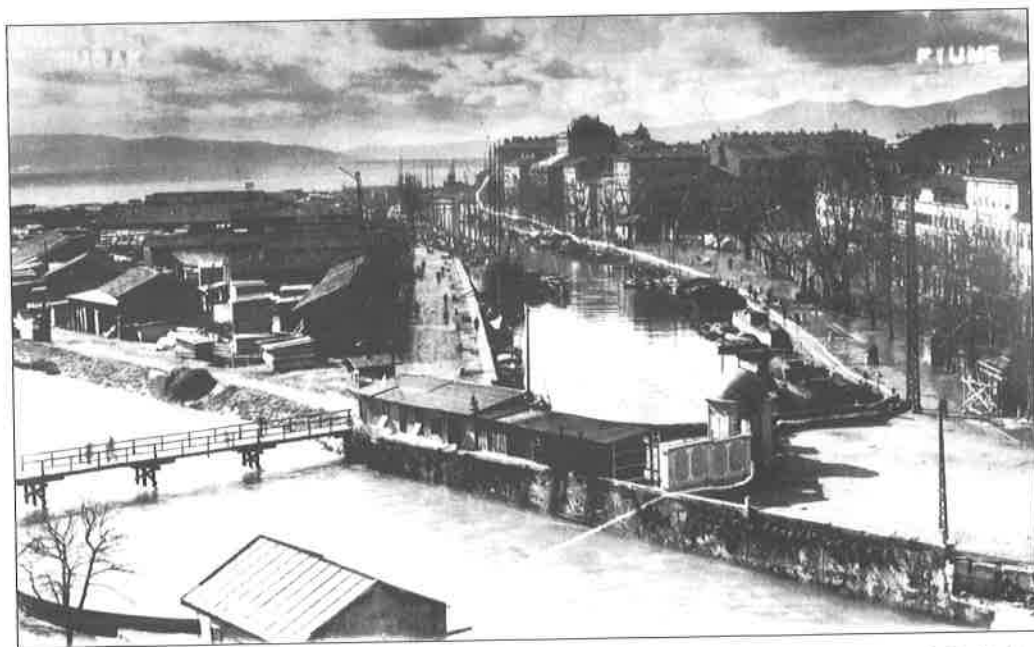
Gospodarsko snaženje grada i izgradnja infrastrukture (plinska mreža, kanalizacija i vodo- vod, električna rasvjeta i električni tramvaj) uvjetovali su značajan porast broja stanovnika i na desnoj (Rijeka), i na lijevoj obali Rječine (Sušak). Broj stanovnika Rijeke povećao se od sredine 19. stoljeća, kada je iznosio 13 000 na blizu 49 000 ljudi, koliko je imao 1910. godine. Sušački je dio s okolnim selima u istom

razdoblju porastao od 2 000 na 13 000 stanovnika. Zanimljivo je napomenuti da su sredinom 19. stoljeća u riječkom prostoru golemu većinu stanovništva činili Hrvati, da bi se kasnije tzv. procesom "fiumanizacije, odnosno talijanizacije" povećao broj Talijana, a smanjio hrvatski element.

Završetkom prvoga svjetskog rata stvorena je Kraljevina SHS (Jugoslavija), pa se riječki prostor našao u graničnoj zoni nove države i Italije. Godine 1920. formirana je tzv. Riječka država, da bi 1924. godine grad na Rječini bio podijeljen. Rječina i Mrtvi kanal postali su granicom između talijanske Rijeke (Fiume) i Sušaka, koji je s lukom Porto Baroš pripao Jugoslaviji. Novim geopolitičkim promjenama u Srednjoj Europi izmijenjeno je gravitacijsko okruženje prije jedinstvene riječke luke, što je u međuratnom razdoblju uvjetovalo nejednak razvoj i različito lučko značenje talijanske Rijeke i jugoslavenskog Sušaka. Riječka je luka u tom vremenu stagnirala, dok je maloj sušačkoj luci poraslo značenje, jer je u nekim godinama

dosezala količinu prometa riječke luke. Treba također reći da je najveći sveukupni promet riječke i sušačke luke zajedno između dva svjetska rata bio oko 1,5 mil tona robe, što znači da nije dosegao onaj iz vremena Austro-Ugarske. U međuratnom razdoblju sušačka je luka proširena na Brajdicu istočno od ušća Rječine, gdje su pristajali i putnički brodovi, koji su održavali veze po Jadranu i svijetu. Tu je izgrađen i željeznički kolodvor, pa je Brajdica postala mjesto dolazaka i odlazaka putnika i turista koji su pristizali na našu jadransku obalu i otoke. U međuratnom je razdoblju i Bakar povezan željezničkim odvojkom na prugu Zagreb-Rijeka (Sušak). Osim navedenog, različit i nejednolik razvoj Rijeke i Sušaka očituje se primjerice i u porastu stanovništva. Naime, broj stanovnika u Rijeci 1939. godine iznosio je 56 000, a u Sušaku 20 000, što znači da su u usporedbi s austrougarskim razdobljem oba dijela grada jednako porasla, i to svaki za približno 7 000 ljudi.

U drugom svjetskom ratu jugoslavenska se država raspala, pa je Sušak bio pripojen Italiji,



Fot. 1. Pogled na Rijeku (desno) i Sušak (lijevo) u razdoblju između dva rata, kada je granica između Kraljevine Italije i Kraljevine SHS išla Rječinom (vidi se u prvom planu i na njoj most) i zapadnom stranom Mrtvog kanala u sredini slike. Krajnji dio Mrtvog kanala uz more je sušačka luka Porto Baroš. Granica između država obilježena je bijelom crtom i vidi se da je čak dijelila malu kapelicu na vrhu Mrtvog kanala. (Iz fototeke Miljenka Smokvine).



Fot. 2. Granični most na Rječini između dva rata. Desno je Rijeka (Fiume), a lijevo se vidi dio Sušaka s hotelom Kontinental. (Iz fototeke Miljenka Smokvine).

a od 1943. godine i Rijeka i Sušak dospjeli su pod njemačku okupaciju. Krajem rata njemačka je vojska razorila industrijska i lučka postrojenja u Rijeci i Sušaku, koji su napokon 3. svibnja 1945. godine oslobođeni od okupatora. Svršetkom drugog svjetskog rata Rijeka je pripojena hrvatskoj matici zemlji u okviru nove Jugoslavije i u novim uvjetima grad na Rječini nastavlja rast i razvoj u okviru jedne urbane aglomeracije pod zajedničkim imenom Rijeka.

## RAZVOJ I ZNAČENJE U RAZDOBLJU POSLIJE DRUGOG SVJETSKOG RATA

Poslije drugog svjetskog rata Rijeka je doživjela ubrzan razvoj, koji se očitovao u porastu njegova stanovništva i urbanizaciji prigradskih zona. Istodobno je ojačala industrijska i lučka funkcija Rijeke, jer se gravitacijsko područje luke znatnije povećalo.

### OSNOVNE ZNAČAJKE STANOVNIŠTVA

Kretanje broja stanovnika u Rijeci u razdoblju nakon drugog svjetskog rata bilo je dosta dinamično, posebice 1950-tih i 1960-tih godina,

ali se intenzitet demografskog rasta smanjio od 1980-tih godina. (tab.1)

Tab. 1. Kretanje broja stanovnika u Rijeci od 1948. do 1991.godine

Godina	Broj stanovnika
1948.	68 780
1953.	75 328
1961.	100 989
1971.	132 222
1981.	159 433
1991.	167 964

Izvori: Popisi stanovništva za odgovarajuće godine

Računa se da je Rijeku krajem drugog svjetskog rata i poslije napustilo oko 30 000 stanovnika pretežno Talijana, pa je njihov broj i udio danas mnogo manji nego li prije. Prema popisu iz 1991. godine ima ih svega 3 247 ili 1,9 %. Udio Srba povećan je od 1948. godine od 2,0 na 11,2 % u 1991.godini. Isto se tako u 1991. povećan je i udio Muslimana na 2,9 %. Nadalje, "Jugoslavena" ima 4,1 %, nacionalno se nisu izjasnili 4,8 %, a "ostali" i "nepoznato" sudjeluju s 3,7 %. Udio Slovenaca stalno je opadao i danas iznosi svega 1,6 %. Naravno, najviše ima Hrvata kojih je zabilježeno 117 178 ili 69,8 %, dok ih

je 128 699 ili 76,6 % iskazalo da im je materinski jezik hrvatski. Što se vjera tiče dominiraju rimo-katolici s 66,6 %, pravoslavnih je 10,8 %, a pripadnika islamske vjere ima 3,6 %. U razdoblju stvaranja neovisne hrvatske države od 1991. godine i nadalje, te velikosrpskom agresijom na Hrvatsku došlo je do određenog iseljavanja uglavnom srpskog stanovništva iz Rijeke i imigracije hrvatskog elementa u grad. Treba reći da je i prirodni priraštaj u gradu Rijeci od 1992. do 1996. godine bio negativan.

Prema popisu iz 1991. godine, mladog stanovništva u Rijeci do 19 godina starosti ima 25,2 %, zrelog je 59,0 % i starog preko 60 godina 15,8 %. Prevladava žensko stanovništvo s udjelom od 51,1 %. Nepismenih u Rijeci ima 1 180 ili 0,8 %. Najveći dio stanovništva ima srednju naobrazbu (44,7 %), dok je s višom i visokom naobrazbom 15,0 % stanovništva. Završenu osnovnu školu ima 22,5 % stanovništva.

U gradu Rijeci su 1991. godine zabilježena 68 224 aktivna stanovnika koji obavljaju zanimanje, a osnovne karakteristike njihove ekonomske strukture dane su u tab. 2.

Tab. 2. Aktivno stanovništvo grada Rijeke 1991. godine

Djelatnosti	Broj	Udio u %
Primarne djelatnosti	493	0,7
Sekundarne djelatnosti	19 447	28,5
Od toga industrija i rudarstvo	16 100	23,6
Tercijarne djelatnosti	45 608	66,9
Od toga promet i veze	10 183	14,9
Od toga trgovina	8 139	11,9
Nepoznato	2 676	3,9

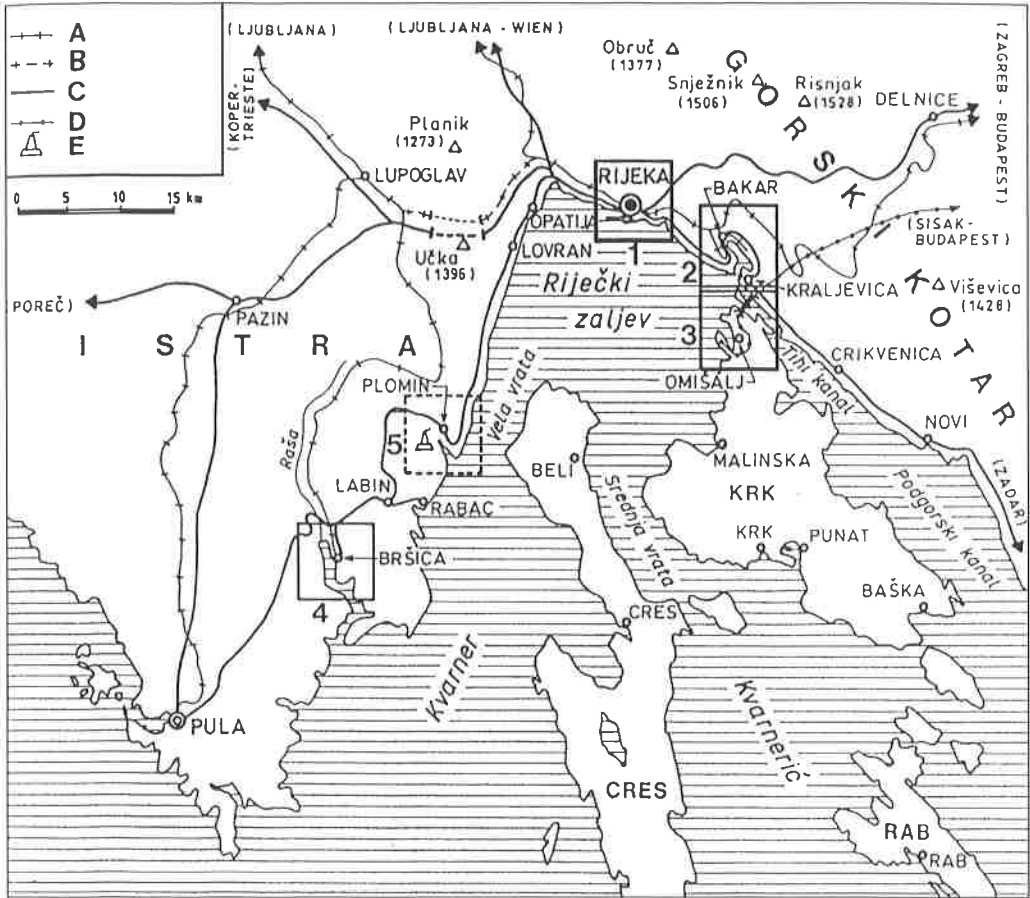
Izvor: Popis stanovništva 1991. Aktivno stanovništvo u zemlji koje obavlja zanimanje, prema području djelatnosti po naseljima. Državni zavod za statistiku, Dokumentacija 885, Zagreb 1994.

Vidljiva je dominacija tercijarnih djelatnosti među kojima se s najvećim udjelom ističe promet i trgovina, dok je pojedinačno najznačajnija industrijska aktivnost, u kojoj je sudjelovao najveći broj aktivnog stanovništva.

## PREOBRAZBA LUKE U LUČKI SUSTAV

Zbog obnavljanja lučke infrastrukture nakon svršetka drugog svjetskog rata lučki je promet

sporije rastao i početkom 1950-tih godina prešao je 2 mil tona. Jači i brži rast prometa u riječkoj luci uvjetovan je izgradnjom silosa za žitarice (1963.) i proširenjem luke na bakarsko-urinjski bazen, gdje je izgrađena urinjska rafinerija nafte (1965.) s naftnim terminalom i luka za rasute terete u Bakarskom zaljevu (1967.). Luka se kasnije proširila (1979.) uz Omišaljki zaljev na otoku Krku, gdje je sagrađena luka za naftu i odakle je izgrađen Jadranski naftovod prema unutrašnjosti. Nešto ranije osposobljen je Raški lučki bazen za drvo (1977.), i 1982. godine terminal za ukrcaj stoke. Postoji i kontejnerski terminal na Brajdici, a planira se i izgradnja novog lučkog bazena u Plominskom zaljevu. Tako je u suvremenom razdoblju luka Rijeka pretvorena u lučki sustav, čiji se promet sve do velikosrpske agresije na Hrvatsku u pravilu stalno povećavao. Promet luke porastao je od 5,4 mil tona (1970.) na 7,4 mil tona (1980.) suhog tereta. Ako uračunamo i tekuće terete, tada je sveukupni promet riječkog lučkog sustava u 1980. i 1990. godini iznosio preko 20 mil tona, što je bilo približno polovica pomorskog prometa ostvarenog u tadašnjoj SFR Jugoslaviji. Promet robe (bez tekućih tereta) riječkog lučkog sustava od 1980. godine do danas pokazuje sl. 3. Vidi se stalno smanjivanje prometa robe od 1991. do 1996. godine, što se odražava i na negativne financijske efekte. Tako je od 1990. do 1995. godine domaći promet opao od 2,4 na 1,7 mil tona, a tranzit od 3,4 na 2,0 mil tona. U 1997. godini pad prometa je zaustavljen, a predviđa se da će u 1998. godini porasti na oko 3 milijuna tona. Uzgred napomenimo da je luka Koper u prošloj 1997. godini ostvarila 5,9 mil tona lučkog prometa, a luka Trst 11,0 mil tona, obje s mnogo manje zaposlenih nego li riječka luka. Neki uzroci smanjenja prometa u riječkoj luci su objektivne prirode i već su prije navedeni. Treba također spomenuti tehničku i tehnološku zastarjelost lučke infrastrukture, prometno jačanje Kopra i Trsta i svakako loše i neadekvatno upravljanje i rukovođenje riječkom lukom. Luka sa svojih 2 200 zaposlenih ima preko 600 ljudi viška i nužno mora ići u vlasničku transformaciju. Pretvorba je zapravo pred završetkom i Luka se pretvara u trgovačko društvo u kojemu će država imati najveći udio. Vlada je dodijelila Luci određena



Sl. 2. Položaj riječkog lučkog sustava u Kvarneru (Prema N. Stražičiću)

Legenda: 1) Riječko-sušačka luka, 2) Bakarsko-urinjski lučki bazen, 3) Omišaljska luka, 4) Raški bazen i 5) planirana plominska luka.

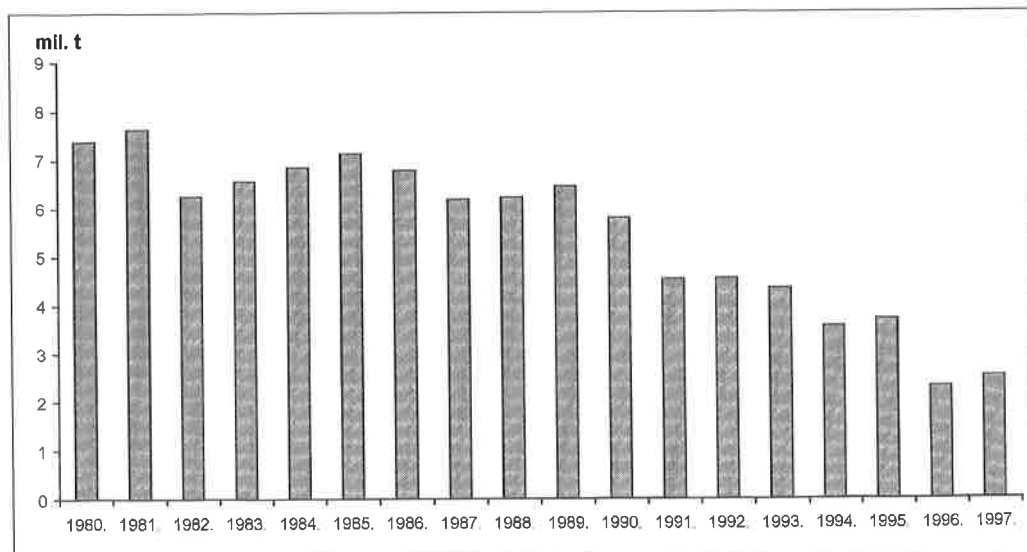
A) željeznička pruga, B) planirana željeznička pruga, C) glavna cesta, D) naftovod i E) plominska termoelektrana.

sredstva za realizaciju socijalnog programa viška zaposlenih, a dodijeljeno joj je i 14 mil kuna za prioritetne investicije. Ulaganje kapitala, posebice stranoga, uvjet je gospodarskog rasta, države, a i pojedinih poduzeća, odnosno društava. Hoće li do toga doći i u riječkoj luci (korejska tvrtka "Samsung") za sada je još otvoreno pitanje. Naime, "Samsung" je planirao ovdje izgraditi terminal za prekrcaj roba namijenjenih europskom tržištu.

## RIJEKA KAO INDUSTRIJSKO SREDIŠTE

U knjizi "Rijeka-baština za budućnost" rečeno je da se Rijeka strukturirala u novije doba,

a posebice nakon drugog svjetskog rata u okvirima socijalističke industrijalizacije, čime je transformirana iz europskog lučkog emporija u industrijsko središte bivše Jugoslavije. Takav model izgradnje bio je konfliktan za okolicu, jer je uništavao gradska dobra. Kao primjer navodi se industrijalizacija Martinišćice, Bakra i INE na Mlaci, u Rijeci. Osim INE na Mlaci ostale navedene lokacije danas ne pripadaju gradu Rijeci. No, ako Rijeku kao gradski metropolitanski kompleks shvatimo šire, tada u nju ulazi kvarnersko priobalje od Selaca i Crikvenice sve do Mošćeničke Drage uz dijelove otoka Krka, pa sve što se unutar toga prostora događa djeluje bilo pozitivno ili negativno na gradsku aglomeraciju i njegovo stanovništvo. Tako je gradu



Sl. 3 Promet suhих tereta u riječkom lučkom sustavu od 1980. do 1997. godine u mil. tona

svojedobno preseljenjem remontnog brodogradilišta "Viktor Lenac" (danas oko 520 zaposlenih) iz luke u uvalu Martinšćicu oduzet ambijentalno-prirodni i pitomi rekreacijski prostor i pretvoren u industrijski. Isto tako, Bakarski je zaljev izgradnjom koksare (1978.) znatno degradiran, pa je naknadno 1994. godine počelo demontiranje toga industrijskog objekta, koje ni do danas nije završeno. Spomenuto je već da je nedaleko Bakra na Urinju izgrađena nova rafinerija nafte. Blizu nje je početkom 1980-tih godina sagrađena Termoelektrana Rijeka kapaciteta 320 MW, dok je već od 1968. godine na Rječini izgrađena akumulacija Valići i HE Rijeka snage 36 MW. Među energetske izvorima u Rijeci je i gradska plinara koja daje 50 mil m<sup>3</sup> miješanog plina. Rafinerija Urinj, TE Rijeka i koksara smješteni istočno od Rijeke bili su glavni onečištači zraka, posebice sumpornim dioksidom. Ipak, za zrak u Rijeci može se reći da je podnošljiv, iako se u nekim područjima približava granici štetnosti za ljudsko zdravlje. U istočnu industrijsku zonu Rijeke treba ubrojiti i tvornicu Vulkan (dizalice) u blizini uvale Martinšćica.

Zapadna industrijska zona u Rijeci proteže se od Mlake gdje je 1882. godine izgrađena rafinerija nafte. INA-rafinerija nafte Rijeka zapošljava danas oko 1 200 ljudi. Uz staru rafineriju nalazi se bivši metalografički kombinat

(danas MGK-Pack d.d. Rijeka) koji je bio najveći proizvođač limene ambalaže u Hrvatskoj i koji danas zapošljava samo 253 radnika. Zapadnije je tvornica Torpedo (650 zaposlenih) koja je počela raditi još 1850-ih godina i danas proizvodi traktore, te brodogradilište 3. maj osnovano 1906. godine, koje je prije zapošljavalo više od 5 000, a danas svega 1 200 ljudi. Ta su industrijska poduzeća zauzela morską obalu, pa u tom dijelu grada Rijeka praktički ne komunicira s morem. Stanovanje je zapravo vezano za unutrašnje kontinentske dijelove grada.

Od ostalih industrijskih grana u Rijeci još treba spomenuti neke grane metalne industrije (Rikard Benčić i Bimont), elektroindustriju (Elektrolux), tekstilnu (Riječka industrija odjeće ili RIO i Lumik), prehrambenu (Prehrambeno-industrijski kombinat d.d. ili PIK, Istravino i Mesokombinat), grafičku industriju, te tvornicu konopa i tvornicu papira. Postoje još neki pogoni kao primjerice Jadran galenski laboratorij, Metis, Vodovod i kanalizacija d.o.o. i dr. koji su razmješteni u različitim dijelovima grada.

Suvremena industrija u Rijeci ima danas manje značenje nego li prije, a i zapošljava mnogo manje radne snage nego li u prošlosti. Tako u ukupnim prihodima grada Rijeke u 1995. godini na industriju i rudarstvo otpada 1 559 457 000 kn ili 16,0 %, dok zaposlenih u industriji ima 9 734 radnika, što je 26,5 % svih zaposlenih u

gradu. (Tab. 3). Kapaciteta riječke industrije iskorišteni su oko 60 %, što je više nego li u Hrvatskoj. Graditeljstvo, odnosno građevinarstvo svedeno je na desetak manjih poduzeća i zapošljava 5,7 % riječke radne snage, dok obrtništvo koje smo ubrojili u sekundarne djelatnosti ima nešto više zaposlenih s udjelom od 7,4 %.

Tab. 3 Ukupni prihodi grada Rijeke i zaposleni u 1995. godini

Djelatnost	Ukupni prihodi u 000 kn	%	Broj za- poslenih	%
Primarne djelatnosti	41 816	0,4	123	0,3
Sekundarne djelatnosti	2 293 912	23,6	14 563	39,7
Od toga industrija i rudarstvo	1 559 457	16,0	9 734	26,5
Tercijarne djelatnosti	7 411 518	76,0	21 983	60,0
Od toga trgovina	3 691 768	37,9	8 535	23,3
Od toga promet i veze	2 588 253	26,6	7 479	20,4
Ukupno	9 747 246	100,0	36 669	100,0

Izvor: Skupina autora (1996.) Analiza gospodarskog stanja grada Rijeke I. Ekonomski fakultet Rijeke, Znanstvenoistraživački centar

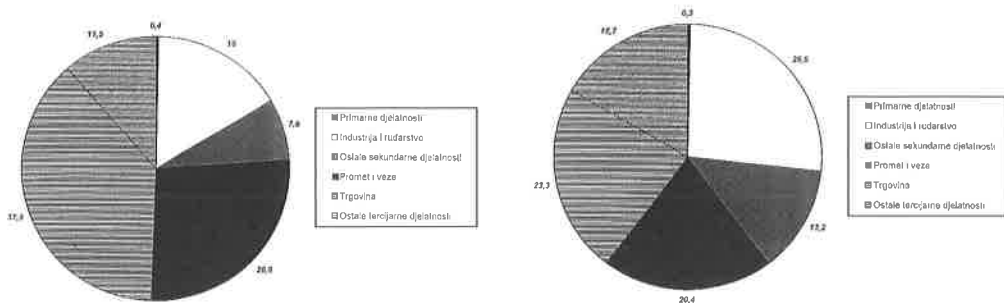
## OSTALE FUNKCIJE RIJEKE

Osim navedenih, Rijeka ima čitav niz funkcija, s obzirom na to da je najveći i najvažniji grad u sjevernom Hrvatskom primorju, odnosno zapadnoj Hrvatskoj. Primarne su djelatnosti zanemarive, ali su zato najznačajnije tercijarne djelatnosti koje ostvaruju 70,0 % ukupnih prihoda grada i zapošljavaju 60,0 % ukupne riječke radne snage. Među uslužnim djelatnostima posebice se ističe trgovina koja ostvaruje gotovo 38 % gradskih prihoda i zapošljava više od 8 500 ljudi. U 1995. godini bilo je u Rijeci

757 trgovina na malo i 156 trgovina na veliko. Među njima se ističe Brodokomerc d.d. koji posjeduje hladnjaču u Kukuljanovu, te skladišta i robne kuće u Rijeci, a zapošljava 1 669 radnika.

O prometnom značenju Rijeke dosta je rečeno, posebice o riječkoj luci, koje je iskorištenost kapaciteta u cjelini ispod 50 %. Međutim, prometnu funkciju Rijeke dopunjuju i druge djelatnosti, o kojima treba nešto reći. To je primjerice djelatnost morskog brodarstva. Tako u Rijeci djeluju Croatia Line, zatim Lošinjska plovidba-brodarstvo, javno poduzeće Jadrolinija i specifično poduzeće Jadranski pomorski servis, te pomorska agencija Jadroagent d.d. koji su 1995. godine ukupno zapošljavali oko 3 400 osoba. Croatia Line i Lošinjska plovidba-brodarstvo bave se prijevozom tereta s 55 brodova, od kojih glavnina plovi pod stranom zastavom. Javno poduzeće "Jadrolinija" p.o. Rijeka naš je najveći putnički linijski brodar, koji održava većinu domaćih i međunarodne putničke linije za Grčku i Italiju. Po broju prevezenih vozila u 1997. godini (preko 1,2 mil) nadmašene su prijeratne godine, dok se broj prevezenih putnika približava prijeratnom broju (oko 6 mil). Kupljeno je i 5 novih brodova, pa će se na nekim linijama bitno skratiti vrijeme putovanja.

Cestovnim prijevozom robe bavi se Auto-promet d.d. koje je zapošljavalo oko 300 radnika i posjeduje oko 130 cestovnih vozila što su prevezla oko 400 000 tona tereta, većinom naftnih derivata. Autotrans d.d. je poduzeće za prijevoz putnika s blizu 600 zaposlenih, koje godišnje preveze oko 5,5 mil putnika u tuzemnom i međunarodnom cestovnom prometu.



Sl. 4. Udio ukupnih prihoda i udio zaposlenih u gradu Rijeci 1995. godine

Javni cestovni gradski promet u Rijeci organizira Autotrolej s preko 800 zaposlenih, koji godišnje preveze oko 55 mil putnika. U prošlosti je Rijeka imala tramvaje i trolejbusse, koji su zamijenjeni autobusima. Riječko željezničko čvorište ostvari godišnje oko 3 mil tona tereta, a s kolodvora otpuše oko 260 000 ljudi.

U Rijeci je i sjedište najvećeg hrvatskog špeditera Transadria d.d. s više od 500 zaposlenih, koje ima svoje poslovnice u Puli, Šibeniku i Zagrebu. Ta je špedicija obradila u 1995. godini blizu 12 mil tona tereta.

Detaljniji prikaz gospodarske situacije Rijeke pokazuje nam tab. 4, gdje je naveden ostvareni bruto domaći proizvod grada 1996. godine. Vidi se da je najzastupljenija trgovina, zatim prerađivačka industrija, te promet, skladištenje i veze, na što ukupno otpada oko 75 % BDP. Prvo mjesto trgovine neizravno upućuje na gospodarsku stagnaciju. Međutim, fizičko povećanje prometa u trgovini od 1995. na 1996. godinu koje iznosi oko 22 % indirektno pokazuje oživljavanje gospodarstva i porast kupovne moći stanovništva. Računa se da je u 1996. godini

Tab. 4 Ostvareni bruto domaći proizvod (BDP) grada Rijeke po djelatnostima 1996. godine

D J E L A T N O S T I	BRUTO DOM. PROIZV.	
	000 kn	%
Poljoprivreda, lov i šumarstvo	24 264	0,3
Ribarstvo	9 896	0,1
Rudarstvo	3 134	0,0
Prerađivačka industrija	1 219 501	15,4
Opskrba električnom energijom, plinom i vodom	427 717	5,4
Građevinarstvo	316 397	4,0
Trgovina; popravak motornih vozila i predmeta za kućanstvo	3 598 592	45,5
Ugostiteljstvo	233 707	3,0
Promet, skladištenje i veze	1 092 489	13,8
Financijsko posredovanje	288 136	3,6
Poslovanje nekretninama, iznajmljivanje i poslovne usluge	478 031	6,0
Javna uprava i obrana; obvezno socijalno osiguranje	31 532	0,4
Obrazovanje	14 835	0,2
Zdravstvena zaštita i socijalna skrb	16 982	0,2
Ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti	156 581	2,0
U K U P N O	7 911 794	100,0

Izvor: Skupina autora (1997.) Položaj grada Rijeke u konačnoj razdiobi javnih prihoda. Ekonomski fakultet Rijeka, Znanstvenoistraživački centar, str. 8.

dostignuta razina vrijednosti BDP iz početka 1990-tih godina. Relativno značajna i nova djelatnost je poslovanje nekretninama, iznajmljivanje i poslovne usluge, što daje 6 % BDP. Osim navedenih funkcija Rijeke treba kratko uputiti na još neke, koje dopunjuju riječke gradske funkcije. Rijeka je i političko središte Primorsko goranske županije i ima nekoliko konzulata. Značajna je i po financijskom posredovanju s nizom ustanova i banaka. Školska, kulturna i sveučilišna funkcija vrlo je jaka, jer u gradu rade i djeluju mnoge osnovne i srednje škole, te fakulteti, na kojima studira više od 6 000 studenata. Od kulturnih ustanova treba spomenuti Hrvatsko narodno kazalište Ivana pl. Zajca, Hrvatski kulturni dom na Sušaku, zatim Prirodoslovni muzej, Pomorski i povijesni muzej, Muzej grada Rijeke, Sveučilišnu knjižnicu, Modernu galeriju, Državni arhiv i dr. Rijeka ima i važnu zdravstvenu funkciju, jer u njoj djeluje Klinički bolnički centar s oko 1 800 bolesničkih kreveta i oko 1 400 zaposlenih. U gradu je i sjedište metropolije (Riječko-senjska nadbiskupija) sa starom crkvom, danas katedralom sv. Vida, koja je posvećena zaštitniku grada. Od ostalih sakralnih građevina svakako treba spomenuti crkvu Gospe Trsatske s franjevačkim samostanom, koja privlači hodočasnike iz cijele Hrvatske, pa čak i iz inozemstva. U njezinoj je blizini frankopanski srednjovjekovni trsatski kaštel ili Gradina u kojoj se održavaju različite umjetničke manifestacije. Na Trsatu je i sportska dvorana u kojoj se za sada priređuju različiti sajmovi, primjerice nautički i sjevernojadranski sajam, dok međunarodni riječki karneval okuplja desetke tisuća posjetitelja.

U Rijeci postoji još čitav niz objekata spomeničke baštine, kao na primjer Palača Municipija, Crkva sv. Jerolima, Guvernerova palača, Stara vrata ili rimski luk, ostaci gradskog bedema, Palac komuna, Crkva Uznesenja Blažene Djevice Marije s kosim tornjem, Gradski toranj itd. Zbog svega toga Rijeka privlači dio gostiju koji se uglavnom stacioniraju u kvarnerskim turističkim mjestima. Rijeka ima 5 hotela (Bonavia, Jadran, Kontinental, Neboder i Park) sa 640 kreveta, a postoje i komplementarni kapaciteti koji su brojniji. U ugostiteljstvu i turizmu Rijeke zaposleno je oko 1 800 radnika.

## UMJESTO ZAKLJUČKA

Rijeka je najznačajniji i najveći grad zapadne Hrvatske s vrlo povoljnim geografskim položajem. To je grad vezan za tok Rječine, pa je voda bila ono što je gradu dalo ime. U gospodarskom potencijalu Republike Hrvatske Rijeka u ukupnom prihodu sudjeluje s 5 %, u vrijednosti ukupne imovine s 3-4 %, u kapitalu i rezervama oko 3 % i u ostvarenim investicijama 5 %.

U članku je vidljivo da Rijeka ima visok stupanj koncentracije proizvodnih i uslužnih gospodarskih kapaciteta, ali postoje veliki problemi prevladavanja društvenog vlasništva nad imovinom. Rijeka je grad koji proživljava transformaciju u tržišno gospodarstvo. Razvoj je Rijeke poremećen zbog velikosrpske agresije

na Hrvatsku, ali i zbog tranzicijskih procesa koji se različito odražavaju na grad. To se očituje većim dijelom u tehnološkom i organizacijskom restrukturiranju. Zbog prekinutih poslovnih i prometnih veza došlo je do smanjenja gospodarske aktivnosti i izostanka investicija. Sve su to problemi koji traže rješenja, ali ona ne mogu doći brzo i naglo. Situacija se polako počinje mijenjati i treba nam više strpljenja. Iako sa zakašnjenjem, u Rijeci je počela izgradnja poslovno-trgovačkog centra i hotela na sušačkoj strani grada poznatog pod kraticom WTCR. Naime, Rijeka je još 1992. godine primljena u članstvo World Trade Centers Association - New York. Isto tako, sa stranim investicijama počeli su i radovi na izgradnji podzemnih garaža, odnosno parkirališta, što je jedan od najvećih problema grada na Rječini.

## IZVORI I LITERATURA

- Grad Rijeka-život kroz statističke podatke (1993.). Međuopćinski zavod za statistiku Rijeka, Rijeka travanj 1993.
- Popisi stanovništva za odgovarajuće godine
- Rogić, I. i dr. (1996.) Rijeka-baština za budućnost (sociološko-demografska studija grada Rijeke). Odjel gradske uprave za urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, Naklada Benja, Rijeka
- Roglić, J. (1950.) Rijeka. Kongres geografa Jugoslavije I. Geografsko društvo u Zagrebu, 43-56, Zagreb
- Skupina autora (1953.) Zbornik Rijeka, Zagreb
- Skupina autora (1975.) Geografija SR Hrvatske, knj.5. Školska knjiga, Zagreb
- Skupina autora (1996.) Analiza gospodarskog stanja grada Rijeke I. Ekonomski fakultet Rijeka, Znanstvenoistraživački centar, Rijeka
- Skupina autora (1997.) Položaj grada Rijeke u konačnoj razdiobi javnih prihoda. Ekonomski fakultet Rijeka, Znanstvenoistraživački centar, Rijeka
- Skupina autora (1998.) Dugoročni gospodarski razvitak grada Rijeke. Ekonomski fakultet Rijeka, Znanstvenoistraživački centar, Rijeka (radna verzija)
- Skupina autora (1988.) Povijest Rijeke. Skupština općine Rijeka i Izdavački centar Rijeka, Rijeka Statistička služba "Luke" Rijeka
- Stražičić, N. (1971.) Rijeka - razvoj i suvremeno značenje. Geografski horizont XVII, br. 1-2, 1-21, Zagreb
- Stražičić, N. (1993.) Rijeka - vodeća hrvatska luka. Geografski glasnik 55, 37-46, Zagreb
- Stražičić, N. (1994.) Prilog poznavanju demografskog razvoja Rijeke tijekom posljednja tri stoljeća. Rijeka-god. I, sv. I, 107-138, Povijesno društvo Rijeka, Rijeka
- Stražičić, N. (1995.) Rijeka - Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. Kroatien, Landeskunde-Geschichte-Kultur-Politik-Wirtschaft-Recht. Österreichisches Ost- und Südosteuropa-Institut, 109-132, Böhlau Verlag, Wien- Köln-Weimar
- Stražičić, N. (1997.) Izvorišta i vodotoci na području grada Rijeke. Sv. Vid II.-Zbornik, 9-44, Izdavački centar Rijeka, Rijeka