

Dr. sc. **Hrvoje Baričević**
Mr. sc. **Tanja Poletan**
Pomorski fakultet
Rijeka, Studentska 2

Prethodno priopćenje
UDK: 656.03
656.2
656.61 (497.5 Rijeka)

TARIFNA KOMPONENTA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA KAO ČIMBENIK KONKURENTNOSTI RIJEČKOGA PROMETNOG PRAVCA

U borbi za pridobivanje i privlačenje tereta na određeni pravac, konkurentnost pojedinoga prometnog pravca seže do granice do koje su uvjeti prijevoza na tom pravcu povoljniji od uvjeta njegovih konkurenata. U ovom se radu konkurentnost riječkoga prometnog pravca sagledava određivanjem veličine gravitacijskog područja s aspekta tarifne komponente željezničkog prijevoza odnosno ukupnih troškova koji terete korisnika željezničke prijevozne usluge u robnom prometu. Komparativna analiza troškova provedena je za kopnene prometne pravce od riječke luke i konkurentnih luka (Koper, Trst, Hamburg) do gospodarstvenih središta Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske, koje predstavljaju njihovo zajedničko tranzitno tržište.

Gljučne riječi: riječki prometni pravac, gravitacijsko područje, tarifna komponenta, željeznički prijevoz

1. UVOD

Suvremeni uvjeti transporta iznimno su složeni. Proizvodnja i razmjena dobara zahtijevaju od sfere prometa maksimalnu učinkovitost, što podrazumijeva da korisnik prijevozne usluge uzima u obzir niz elemenata koji utječu na kvalitetu i ekonomičnost prijevoza. Prije svega, korisnik se odlučuje za onaj prometni pravac i onog nositelja transporta koji mu nude najpovoljnije uvjete prijevoza.

U skladu s tim, kvaliteta se kopnene prijevozne usluge, atraktivnost ponude i konkurentnost kopnene prometne povezanosti luke sa zaleđem, kao bitne odrednice razvitka svake luke i svakoga prometnog pravca, mogu sagledati s različitih aspekata kao što su: duljina prijevoznog puta, brzina i vrijeme prijevoza, sigurnost prijevoza, cijena prijevoza i sl.

Budući da u instradaciji prijevoznog pothvata posebno važnu ulogu imaju troškovi prijevoza, u ovom se radu konkurentnost riječkoga prometnog pravca sagledava kroz "tarifnu komponentu" kopnenog (željezničkog) prijevoza.

Osnovna ideja u analizi utjecaja tarifne komponente jest da se usporedbom troškova kopnenog prijevoza uoči veličina srednjoeuropskog tranzitnog zaleđa riječke luke i riječkoga prometnog pravca u odnosu prema konkurentnim lukama i prometnim pravcima i to s aspekta cijene kopnenog prijevoza i postojeće kopnene prometne infrastrukture.

2. TARIFNA PROBLEMATIKA ŽELJEZNIČKOGA TERETNOG PRIJEVOZA I NJEZIN UTJECAJ NA VELIČINU ZALEĐA LUKE

Cijena prijevozne usluge jedan je od glavnih čimbenika u poslovanju prometnih poduzeća i utvrđivanju konkurencije na transportnom tržištu. Razina i sastav vozarine utječu na veličinu potražnje za prijevoznim uslugama, veličinu iskorištavanja kapaciteta te veličinu učinaka izraženih u količini obavljenog rada [2, str. 106.].

Složenost u utvrđivanju prijevoznih tarifa očituje se u činjenici da se tarife oblikuju za čitav niz različitih vrsta roba, namjene i transportnog obilježja, što se kreću između golemog broja mjesta te različitih ishodišta i odredišta na različitim udaljenostima. Time se javljaju i različiti interesi prijevoznčkih poduzeća i korisnika prijevozne usluge.

Prometna poduzeća ne žele narušiti poslovni ugled i oslabiti mogućnost svoga razvitka te nastoje ostvariti vozarine koje će osigurati najviše moguće neto-povrate, dok, s druge strane, korisnici prijevoznih usluga žele niske vozarine sukladne ponuđenim uvjetima prijevoza. U skladu s time, opravdano je tvrditi da će potražnja za kopnenom prijevoznom uslugom na određenome prometnom pravcu, a time veličina zaleđa i promet luke, kao ishodišne i odredišne točke toga pravca, uvelike ovisiti i o tome koliko je prometni pravac konkurentan s aspekta "ukupne cijene kopnenog prijevoza koja tereti korisnika prijevozne usluge".

Ovaj pristup polazi od toga da je jedno od najvažnijih pitanja konkurentnosti prometnog pravca i kopnenog prijevoza na tom pravcu djelovanje u smjeru pojeftinjenja prijevoza. Niža cijena prijevoza, s aspekta roba, ima dalekosežnu važnost jer niži troškovi prijevoza omogućuju robi širi plasman, čime inače skupa roba i prijevoz postaje jeftiniji i privlačan širem krugu potrošača [3, str. 11.].

Vажnost tarifne problematike u istraživanju kopnene prometne povezanosti luke sa zaleđem, potvrđuje i konstatacija da je cijena kopnenog prijevoza instrument kojim se može utjecati na to da dvije fizički različite udaljenosti postanu ekonomski jednake.

Što se tiče cijene prijevoza u željezničkom prijevozu, bitno je istaknuti da su željezničke tarife najopsežnije i najkompliciranije tarife, a tarifni sustav svih željeznica u svijetu sastoji se od četiri dijela: opći tarifni propisi, daljinar, klasifikacija robe i tarifne tablice.

Željezničke se tarife prije svega mogu podijeliti na domaće i međunarodne tarife, a međunarodne se dalje dijele na opće, savezne, lučke, tranzitne i iznimne tarife. Domaće tarife vrijede u nacionalnim granicama određene zemlje, a međunarodne tarife izvan njezinih granica.

Međunarodne tarife niže su od domaćih, a posebno se po tome ističe međunarodna tranzitna tarifa. Dva su osnovna razloga zbog kojih je u tranzitnom prometu prisutna niža razina cijena u odnosu prema unutarnjem prometu:

- tranzitni je promet dodatak unutarnjem prometu na već ustaljenu prometnu organizaciju
- kod tranzitnog prometa početne ili završne operacije otpadaju na tranzitnu željezničku upravu, čime se snižavaju troškovi prijevoza tranzitne robe u odnosu prema troškovima prijevoza u unutarnjem prometu.

Složenost cijena prijevoza u željezničkom teretnom prijevozu potvrđuje i to što se one razlikuju ovisno o vrsti usluge koja se u željezničkom teretnom prijevozu može diferencirati s obzirom na:

- vrstu pošiljke (ekspresne, komadne, vagonске pošiljke, maršrutni vlakovi i sl.)
- težinske stavove (25, 30 ili 40-tonski vozarski stav)
- tehnologiju prijevoza (paletizacija, kontejnerizacija, *huckepack*-tehnologija...)
- posebne klauzule o načinu prijevoza (primjerice, za prijevoz žitarica specijalnim *Tad*-vagonima prevoznina se povećava za 20%).

Jedan od bitnih čimbenika koji se odražava na cijenu željezničkog prijevoza je vrsta tereta. Naime, željeznički vozarski stavovi različiti su za različite vrste tereta pa je logično očekivati da će i veličina zaleđa za različite vrste tereta biti različita.

Oscilacije u veličini zaleđa prisutne su i zbog toga što na povećanje, odnosno smanjenje veličine zaleđa, s obzirom na cijenu prijevoza, djeluju razni elementi kao što su:

- različiti sustavi željezničkih tarifa željeznica-sudionica
- razvrstavanje robe u tarifne razrede
- razina cijena u pojedinim željezničkim tarifama, jačina horizontalne i vertikalne digresije cijena prijevoza u pojedinim tarifama [3, str. 163.].

Iz svega toga proizlazi da je tarifni sustav željeznice složen sustav koji ovisi o različitim čimbenicima. U svezi s time potrebno je posebno istaknuti da se javne željezničke tarife vrlo često razlikuju od stvarno ugovorenih željezničkih tarifa. Razlog su tome različiti popusti na željezničkim vozarinama koje daje većina željezničkih uprava u raznim oblicima i visinama i koji su većinom tajne prirode.¹

S obzirom na navedenu razliku između stvarnih i javno objavljenih željezničkih tarifa, nemoguće je dobiti preciznu sliku konkurentnosti određenoga prometnog pravca s aspekta cijene željezničkoga teretnog prijevoza.

Međutim, budući da se navedeni popusti ne mogu konkretno predvidjeti, već se razlikuju od slučaja do slučaja ovisno o vrsti tereta, količini tereta, korisniku

¹ Iz razgovora s predstavnicima tarifnog odjela Željezničke uprave Rijeka dobiven je podatak da se u određenim slučajevima na cijenu željezničkog prijevoza daje popust i do 30%.

prijevozne usluge (stalni ili povremeni partneri) i drugim čimbenicima, jedini mogući i opravdan način za analizu tarifne komponente željezničkoga teretnog prijevoza jest korištenje javnih željezničkih tarifa u utvrđivanju cijene prijevozne usluge. Stoga je komparativna analiza troškova kopnenog prijevoza riječkoga prometnog pravca i konkurentnih pravaca u idućem poglavlju provedena na temelju javnih željezničkih tarifa u teretnom prometu.

3. KOMPARATIVNA ANALIZA TROŠKOVA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA RIJEČKOGA PROMETNOG PRAVCA I KONKURENTNIH PRAVACA

Analiza prometa riječke luke i robnih tokova na riječkome prometnom pravcu, pokazuje da su glavni tranzitni partneri odnosno tranzitno gravitacijsko područje riječke luke Austrija, Mađarska, Češka i Slovačka.² Upravo to tranzitno područje, koje se redovito smatra najvrednijom zonom za razvitak određene luke i prometnog pravca, ujedno je najnesigurnije područje s obzirom na konkurenciju različitih luka i kopnenih prometnih pravaca koji su na njemu prisutni. Iako riječkom prometnom pravcu u opsluživanju tržišta navedenih srednjoeuropskih zemalja konkuriraju mnoge luke, ovdje je u obzir uzeta samo konkurentnost luke Koper i luke Trst kao sjevernojadranskih luka, te luke Hamburg kao predstavnice sjevernoeuropskih luka.

Ovisno o vrsti tereta, postoje izrazite tarifne razlike i specifičnosti u željezničkom prijevozu pojedinih vrsta tereta, te bi u skladu s time gravitacijsko područje luke trebalo odrediti za svaku vrstu prijevoza i za svaku vrstu tereta posebno. Budući da je u ovom radu nemoguće obuhvatiti sve vrste roba, obavljen je izbor roba koje su karakteristične u razmjeni luke Rijeka sa zaleđem i koje, kao takve, imaju potrebu za kopnenim prijevozom od luke do gospodarstvenih središta u zaleđu.

Dakle, ukupni troškovi željezničkog prijevoza koji terete korisnika prijevozne usluge, izračunati su i komparirani za ove slučajeve:

– vrste tereta:

- a) željezna rudača (generalni konvencionalni teret)
- b) žitarice (rasuti teret) i
- c) kontejneri

– relacije čija su:

- a) ishodišta: luka Rijeka, i njoj konkurentne luke Koper, Trst, Hamburg
- b) odredišta: gospodarstvena središta Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske.³

S obzirom na navedena ishodišta i odredišta kopnenog prijevoza, podaci o troškovima željezničkog prijevoza temelje se na željezničkim robnim tarifama onih željeznica koje sudjeluju u prijevozu na navedenim relacijama, a to su:

² Što se tiče tranzitnih partnera, 1999. godine najveći je udio u ukupnom prometu riječke luke imala Mađarska – 17,51%, zatim Austrija – 10,04%, Slovačka – 7,48% i Češka – 3,59%, a udio ostalih zemalja iznosio je 22,61%.

³ U obzir su uzeta glavna središta, iz kojih se poslije teret razvozi do manjih središta koja zato nisu uzeta u obzir.

DB	– njemačke željeznice
ÖBB	– austrijske željeznice
FS	– talijanske željeznice
SŽ	– slovenske željeznice
ČS	– češke željeznice
ŽSR	– slovačke željeznice
MAV	– mađarske željeznice
HŽ	– hrvatske željeznice.

Budući da smisao ovoga rada nije točno prikazati kako teče željeznički prijevoz, koliki je broj graničnih prijelaza i koji se granični prijelazi javljaju na određenim prijevoznim relacijama, na kojem se dijelu puta primjenjuje određena tarifa, koja je to tarifa i udio te tarife u ukupnoj cijeni prijevoza, u tablicama 2., 3. i 4. dani su samo konačni podaci koji se odnose na ukupnu cijenu željezničkog prijevoza željezne rudače, žitarica i kontejnera na navedenim relacijama.

Tablica 1. Izračun cijene željezničkog prijevoza žitarica na relaciji od luke Rijeka kao ishodišta do gospodarstvenih središta u Slovačkoj kao odredišta

ŽSR – slovačke željeznice	vozarinski stav (25/tona):	uk.vozarina
Bratislava – Rusovce (gr.)	138,20 CHF ₂₅ = 3455,0 CHF	= 2 235,06 EUR
Trnava – Rusovce (gr.)	173,70 CHF ₂₅ = 4 342,5 CHF	= 2 809,19 EUR
Sturovo – Rusovce (gr.)	274,80 CHF ₂₅ = 6 870,0 CHF	= 4 444,25 EUR
Ban.Bistrica – Rusovce (gr.)	374,00 CHF ₂₅ = 9 350,0 CHF	= 6 048,58 EUR
MAV – mađarske željeznice		
Rusovce (gr.)–Gyekeneyes (gr.)	13,00 EUR _{x25}	= 325,00 EUR
HŽ – hrvatske željeznice		
Gyekeneyes(gr.) – RIJEKA	24,70 EUR _{x25}	= 617,50 EUR
UKUPNO = ŽSR + MAV + HŽ		
Bratislava - RIJEKA		= 3 450,06 EUR
Košice - RIJEKA		= 10213,00 EUR
Trnava - RIJEKA		= 4 024,19 EUR
Šturovo - RIJEKA		= 5 569,25 EUR
Ban. Bistrica - RIJEKA		= 7 263,58 EUR

Izvor: Prema kalkulacijama troškova željezničkog prijevoza na pojedinim relacijama, dobivenim u međunarodnoj špediciji, *Transadria*, d.d., Rijeka

Ukupna cijena kopnenog prijevoza izračunata je za slučaj željezničkog prijevoza budući da su za tu vrstu prijevoza, zahvaljujući suradnji međunarodne špedicije, d.d., *Transadria*, Rijeka, bili dostupni konkretni podaci o osnovnoj cijeni željezničkog prijevoza (prevoznini) za određene vrste tereta i pojedine dijelove puta s obzirom na važeće željezničke tarife.

Način na koji su dobiveni rezultati u navedenim tablicama, ilustriran je u tablici 1., u kojoj je dan primjer izračuna cijene željezničkog prijevoza za slučaj prijevoza žitarica na relaciji od luke Rijeka kao ishodišta do gospodarstvenih središta u Slovačkoj kao odredišta.

Na prikazani su način dobiveni podaci o ukupnoj cijeni željezničkog prijevoza na svim ostalim razmatranim relacijama.

U tablici 2. navedeni su izračunati podaci o cijeni željezničkog prijevoza željezne rudače kao karakteristične robe u razmjeni riječke luke sa zaleđem.

Tablica 2. Ukupna cijena željezničkog prijevoza željezne rudače na relacijama od luke Rijeka, Koper, Trst i Hamburg do gospodarstvenih središta u zaleđu luka

(u EUR)

Središta	RIJEKA	KOPER	TRST	HAMBURG
AUSTRIJA				
Salzburg	1.560,00	812,50	626,00	2.859,68
Innsbruck	1.892,00	965,90	710,00	3.734,18
Linz	1.924,00	981,50	756,00	3.243,38
Kapfenberg	1.562,60	800,80	648,00	3.281,13
Graz	1.419,60	729,30	701,00	3.875,43
Beč	1.996,80	1.010,10	809,00	3.924,13
ČEŠKA				
Prag	1.666,71	1.993,95	2.023,76	1.791,32
Plzen	1.766,76	2.094,26	2.123,81	1.816,82
Brno	1.562,51	1.890,01	1.919,56	1.907,82
Ostrava	1.636,26	1.963,76	1.993,31	1.985,12
Tabor	1.668,78	1.996,26	2.025,81	1.843,22
Vimperk	1.733,01	2.060,51	2.090,06	1.849,22
SLOVAČKA				
Bratislava	1.304,40	1.631,90	1.773,64	2.684,76
Košice	1.574,94	1.902,44	2.044,18	2.727,31
Trnava	1.327,37	1.654,87	1.796,61	2.373,78
Šturovo	1.392,77	1.720,27	1.862,01	2.496,76
Ban.Bistrica	1.456,94	1.784,44	1.926,18	2.571,47

MAĐARSKA				
Sopron	895,00	1.222,50	1.252,05	3.360,68
Győr	920,00	1.247,50	1.277,05	3.493,18
Miskolc	1.170,00	1.497,50	1.527,05	3.883,18
Debrecen	1.200,00	1.527,50	1.557,05	3.913,18
Budimpešta	980,00	1.307,50	1.337,05	3.676,18
Dunajvaros	920,00	1.247,50	1.277,05	3.710,68

Izvor: Prema kalkulacijama troškova željezničkog prijevoza na pojedinim relacijama, dobivenim u međunarodnoj špediciji, *Transadria*, d.d., Rijeka

Cijene željezničkog teretnog prijevoza (tablice 2., 4. i 5.) na relacijama od gospodarstvenih središta Češke i Slovačke do luke Rijeka, Koper i Trst nisu izračunate za prijevozni put preko Austrije iako je taj put, s obzirom na dužinu prijevoza, za te relacije povoljniji.

Razlog zbog kojega se prijevozni put preko Austrije zaobilazi visoke su tarife austrijskih željeznica u odnosu prema prijevoznom putu preko čeških, slovačkih i hrvatskih željeznica. Primjerice, cijene prijevoza od Češke i Slovačke do luke Trst i Rijeka preko Austrije iznose:

- PRAG – RIJEKA
 - 25-tonski vozarski stav: $753,88 \text{ kn} = 97,15 \text{ EUR} \cdot 25 = 2\,428,74 \text{ EUR}$
 - sporedne pristojbe: $166,80 \text{ kn} = 21,49 \text{ EUR} \cdot 25 = \underline{537,37 \text{ EUR}}$
 - Ukupno: 2 966,11 EUR

- PRAG – TRST
 - 25-tonski vozarski stav: $675,29 \text{ kn} = 87,02 \text{ EUR} \cdot 25 = 2\,175,55 \text{ EUR}$
 - sporedne pristojbe: $541,40 \text{ kn} = 69,76 \text{ EUR} \cdot 25 = \underline{1\,744,20 \text{ EUR}}$
 - Ukupno: 3 919,75 EUR

- TRNAVA – RIJEKA
 - 25-tonski vozarski stav: $732,38 \text{ kn} = 94,38 \text{ EUR} \cdot 25 = 2\,359,50 \text{ EUR}$
 - sporedne pristojbe: $31,20 \text{ kn} = 4,02 \text{ EUR} \cdot 25 = \underline{100,52 \text{ EUR}}$
 - Ukupno: 2 460,02 EUR

- TRNAVA – TRST
 - 25-tonski vozarski stav: $678,21 \text{ kn} = 87,4 \text{ EUR} \cdot 25 = 2\,184,95 \text{ EUR}$
 - sporedne pristojbe: $207,80 \text{ kn} = 26,78 \text{ EUR} \cdot 25 = \underline{669,46 \text{ EUR}}$
 - Ukupno: 2 854,41 EUR

Ako se te cijene prijevoza željezne rudače preko austrijskih željeznica (ÖBB) usporede s cijenama prijevoza zaobilaznim putem (preko ŽSR, MAV, HŽ, SZ i FS, tablica 3.), vidi se da je prijevozni put preko Austrije skuplji u slučaju prijevoza na relaciji Prag – Rijeka za 43%, Prag – Trst za 48%, Trnava – Rijeka za 46%, Trnava – Trst 37%.

Tablica 3. Usporedba cijene željezničkog prijevoza željezne rudače s obzirom na različite željeznice-sudionice (u EUR)

Relacija	Cijena prijevoza preko ÖBB	Cijena prijevoza preko ŽSR, MAV, HŽ SŽ i FS
PRAG – RIJEKA	2 966,11	1668,78
PRAG – TRST	2 184,95	669,46
TRNAVA – RIJEKA	2 460,02	1327,37
TRNAVA – TRST	2 854,41	1796,61

Izvor: Međunarodna špedicija, *Transadria*, d.d., Rijeka

Izvedena usporedba i razlika u cijeni željezničkog prijevoza dovoljan je argument za izračun cijena željezničkog teretnog prijevoza putem koji zaobilazi Austriju.

U skladu s time, s aspekta cijene željezničkog prijevoza željezne rudače, proizlaze sljedeći zaključci o veličini zaleđa riječke luke i konkurentnosti riječkoga prometnog pravca:

- u odnosu na pravac prema luci Koper, riječki je pravac konkurentniji budući da od četiri razmatrane srednjoeuropske zemlje, u zaleđe riječke luke ulaze Češka, Slovačka i Mađarska, a luci Koper s istog aspekta gravitira samo Austrija
- u odnosu na pravac prema luci Trst, riječki je prometni pravac, s aspekta cijene željezničkog prijevoza željezne rudače, povoljniji za ista ona područja za koja je povoljniji i u odnosu prema luci Koper
- cijene željezničkog prijevoza željezne rudače od gospodarstvenih središta Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske do luke Hamburg, izrazito su veće nego za željeznički prijevoz do luke Rijeka pa proizlazi da će, s tog aspekta, sve te četiri zemlje biti dio gravitacijskog područja riječke luke
- uspoređujući sve četiri luke (Rijeka, Koper, Trst i Hamburg) na promatranom srednjoeuropskom području, luci Rijeka s aspekta cijene željezničkog prijevoza konkurira luka Trst i to na području Austrije.

Osim za željeznu robu, cijena željezničkog prijevoza od luke Rijeka i konkurentnih luka do odredišta u zaleđu, izračunate su i za prijevoz žitarica i kontejnera, koji su isto tako tereti karakteristični u razmjeni sa zaleđem.

Budući da se cijene prijevoza razlikuju i ovisno o vrsti tereta, zanimljivo je vidjeti koliko se cijene prijevoza razlikuju i da li se veličina gravitacijskog područja određene luke razlikuje s obzirom na različite vrste tereta ili se one poklapaju.

Tablica 4. Ukupna cijena željezničkog prijevoza žitarica na relacijama od luke Rijeka, Koper, Trst i Hamburg do gospodarstvenih središta u zaleđu luka

(u EUR)

Središta	RIJEKA	KOPER	TRST	HAMBURG
AUSTRIJA				
Salzburg	1.225,64	1.155,64	655,60	2.859,09
Innsbruck	1.459,82	1.389,82	756,40	3.353,27
Linz	1.483,63	1.413,63	811,60	3.016,12
Kapfenberg	1.189,84	1.119,63	682,00	3.389,21
Graz	1.080,70	1.010,70	745,60	3.444,53
Beč	1.539,20	1.439,36	875,20	3.391,19
ČEŠKA				
Prag	1.666,71	1.993,95	2.135,94	1.791,32
Plzen	1.766,76	2.094,26	2.235,99	1.816,82
Brno	1.562,51	1.890,01	2.031,75	1.907,82
Ostrava	1.636,26	1.963,76	2.105,50	1.985,12
Tabor	1.668,78	1.996,26	2.138,00	1.843,22
Vimperk	1.733,01	2.060,51	2.202,25	1.849,22
SLOVAČKA				
Bratislava	1.304,40	1.631,90	1.661,45	2.684,76
Košice	1.574,94	1.902,44	1.931,99	2.727,31
Trnava	1.327,37	1.654,87	1.684,42	2.373,78
Šturovo	1.392,77	1.720,27	1.749,82	2.496,76
Ban. Bistrica	1.456,94	1.784,44	1.813,99	2.571,47
MAĐARSKA				
Sopron	895,00	1.222,50	1.364,24	3.360,68
Győr	920,00	1.247,50	1.389,24	3.493,18
Miskolc	1.170,00	1.497,50	1.639,24	3.883,18
Debrecen	1.200,00	1.527,50	1.669,24	3.913,18
Budimpešta	980,00	1.307,50	1.449,24	3.676,18
Dunajvaros	920,00	1.247,50	1.389,24	3.710,68

Izvor: Prema kalkulacijama troškova željezničkog prijevoza na pojedinim relacijama, dobivenim u međunarodnoj špediciji, *Transadria*, d.d., Rijeka

Budući da se cijene prijevoza razlikuju ovisno o vrsti kontejnera, treba istaknuti da su u sljedećoj tablici navedene cijene željezničkog prijevoza po jednom (20-stopnom) kontejneru nosivosti 22 tone.

Tablica 5. Ukupna cijena željezničkog prijevoza kontejnera na relacijama od luke Rijeka, Koper, Trst i Hamburg do gospodarstvenih središta u zaleđu

(u EUR/TEU)

Središta	RIJEKA	KOPER	TRST	HAMBURG
AUSTRIJA				
Salzburg	44,57	42,02	23,84	103,97
Innsbruck	53,08	50,54	27,50	121,93
Linz	53,95	51,05	29,52	109,67
Kapfenberg	43,27	40,71	24,80	123,25
Graz	39,30	36,75	27,11	125,26
Beč	55,98	52,34	31,83	123,32
ČEŠKA				
Prag	60,61	75,51	77,67	65,14
Plzen	64,24	76,15	81,31	66,07
Brno	56,81	68,73	73,88	69,38
Ostrava	59,50	71,04	76,57	72,19
Tabor	60,68	72,59	77,75	67,03
Vimperk	63,02	74,93	80,08	67,24
SLOVAČKA				
Bratislava	47,43	59,34	60,42	97,63
Košice	57,27	69,18	70,25	99,17
Trnava	48,28	60,18	61,25	86,32
Šturovo	50,65	62,56	63,63	90,79
B.Bistrica	52,98	64,89	65,96	93,58
MAĐARSKA				
Sopron	32,55	44,45	49,61	122,21
Győr	33,45	45,36	50,52	127,03
Miskolc	42,55	54,45	59,61	141,21
Debrecen	43,64	55,54	60,69	142,30
Budimpešta	35,63	47,54	52,29	133,68
Dunajvaros	33,45	45,36	50,52	134,93

Izvor: Prema kalkulacijama troškova željezničkog prijevoza na pojedinim relacijama, dobivenim u međunarodnoj špediciji, *Transadria*, d.d., Rijeka

Uspoređujući cijene željezničkog prijevoza željezne rudače, žitarica i kontejnera, proizlazi da je u sva tri slučaja područje koje gravitira korištenju riječkoga prometnog pravca jednako, a obuhvaća teritorij Mađarske, Češke i Slovačke.

Uočava se da su cijene prijevoza kontejnera (po jednom kontejneru – 22 tone) izrazito niže u odnosu prema cijenama prijevoza žitarica i željezne rudače (25-tonski vozarski stav). Razlog tome poznat je i potvrđuje prednosti kontejnerizacije budući da kontejner kao sredstvo za ujedinjavanje tereta pruža mogućnost lakšeg rukovanja teretom (utovara i istovara), mogućnost uporabe jeftinijih vagona (otvoreni vagoni, vagoni bez poda) i drugih prednosti koje pridonose racionalizaciji prijevoza robe kontejnerima.

Cijene prijevoza izračunate su na temelju javnih tarifa koje ne moraju uvijek predstavljati stvarno stanje. Primjerice, iako će Bratislava u slučaju cijene željezničkog prijevoza gravitirati korištenju riječkoga prometnog pravca, ima slučajeve kada je luka Hamburg, s aspekta cijene, povoljnija za Bratislavu nego što je luka Rijeka.

Razlog je tome taj što prema luci Hamburg postoje redovite linije kontejnerskih vlakova i dugoročni ugovori o prijevozu koji onda uključuju i razne popuste, a prema Rijeci nema redovitih linija kontejnerskih vlakova, već se svaki prijevoz organizira i ugovara posebno, od slučaja do slučaja. Isto tako, na Hrvatskim je željeznicama u voznom redu 1993./1994. na relaciji Rijeka (Brajdica) – Zagreb (Zapadni kolodvor – Vrapče) – Budimpešta bio uvršten međunarodni kontejnerski vlak koji je imao veze iz Koprivnice, Osijeka i Varaždina za razne kontejnerske terminale u Mađarskoj s tranzitom za Češku, Slovačku, Poljsku, Rumunjsku te zemlje bivšega Sovjetskog Saveza. Međutim, zbog neredovita prometovanja odnosno nedostatka kontejnerskih pošiljaka, taj su vlak Mađarske željeznice otkazale u voznom redu 1996./1997. i on, nažalost, još uvijek nije uspostavljen.

4. ZAKLJUČAK

Analizom konkurentnosti riječkoga prometnog pravca s obzirom na željezničku povezanost riječke luke sa zaleđem i troškove prijevoza do gospodarstvenih središta Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske, dobiveno je da u odnosu prema konkurentnim lukama Koper, Trst i Hamburg, najveći dio promatranog područja (Češka, Slovačka i Mađarska) ulazi u gravitacijsko područje riječke luke i riječkoga prometnog pravca, dok korištenju prometnog pravca prema luci Trst gravitira samo Austrija.

Budući da luci Hamburg s aspekta kilometarskih željezničkih udaljenosti gravitira velik dio Češke, dok u tarifnom smislu to nije slučaj, može se zaključiti da su razlog tome očigledno visoke tarife njemačkih željeznica. S druge strane, luka Koper u odnosu prema luci Rijeka ima, s obzirom na cijenu željezničkog prijevoza, prednost jedino u slučaju Austrije, međutim, ako se u obzir uzme konkurentnost luke Trst, luka Koper gubi tu prednost. Razlog je tome taj što u slučaju prijevoza tereta od Češke i Slovačke do luke Koper, preko Austrije, cijenu prijevoza bitno povećavaju visoke tarife austrijskih željeznica pa taj kopneni pravac nije povoljan u tom smislu.

Iako su u analizi korišteni konkretni podaci o danas važećim željezničkim tarifama, treba istaknuti da dobivene granice nisu fiksne granične linije područja koje gravitira korištenju riječkoga prometnog pravca i riječke luke u odnosu prema konkurentnim prometnim pravcima i lukama, već one tek približno pokazuju pojaseve u kojima se isprepleću interesi promatranih luka i prometnih pravaca.

Osnovni je razlog zbog kojega se dobivene linije ne mogu smatrati fiksnima taj što su tarifni sustavi promjenjive prirode, odnosno karakteristika je tarifa podložnost ponudi i potražnji. Međutim, opravdanost takva pristupa može biti to što kod razvijenih tržišta ne smije doći do drastičnih promjena tarifnih odnosa jer bitne izmjene tarifnih odnosa dovode u pitanje opravdanost tj. funkcioniranje postojeće prometne infrastrukture, utječu na velike izmjene robnih tokova i nestabilnost u međunarodnoj podjeli rada. Dosadašnja iskustva pokazala su da je utjecaj tih promjena prisutan, i da postoji mogućnost određenih promjena, ali da takve promjene nisu u velikoj mjeri mijenjale granice gravitacijskih područja luka [3, str.14.].

LITERATURA

- [1] Z. Jelinović, *Ekonomika prometa i pomorstva*, Informator, Zagreb, 1983.
- [2] J. Pađen, *Metode prostorno-prometnog planiranja*, Ekonomski institut Zagreb, Informator, Zagreb, 1978.
- [3] *Plan razvoja riječke luke, Studija perspektivnog razvoja riječke luke za razdoblje od 1968–1980.*, Elaborat I., Ekonomski Institut Rijeka, Rijeka, 1968.
- [4] *Tarife za prijevoz robe željeznicom; podaci Tarifnog odjela međunarodne špedicije*, Transadria d.d. Rijeka, 2000.

Summary

THE RAILWAY TRANSPORT TARIFF COMPONENT AS THE FACTOR OF COMPETITIVENESS OF THE RIJEKA TRAFFIC ROUTE

In trying to get and attract cargo to a particular traffic route, the competitiveness of a particular route reaches the limit at which the transport conditions on that particular route are more favourable than the conditions of its competitors. The paper aims at analyzing the Rijeka traffic route by determining the size of the gravitational area from the point of view of the railway transport tariff component and the total costs imposed on the users of the railway transport services offered in freight traffic. A comparative cost analysis is made for the land traffic routes leading from the port of Rijeka and the competitive ports of Koper, Trieste and Hamburg to the commercial centres in Austria, the Czech Republic, the Republic of Slovakia and Hungary, representing their common transit market.

Key words: the Rijeka traffic route, gravitational area, tariff component, railway transport