

Dr.sc. Tanja Poletan
Pomorski fakultet u Rijeci
Rijeka, Studentska 2

Izvorni znanstveni rad
UDK: 656(4:497.5)
656.022.83
Primljeno: 30. svibnja 2005.
Prihvaćeno: 04. lipnja 2005.

RELEVANTNI INDIKATORI PROMETNOG RASTA I DINAMIKE ROBNIH TOKOVA NA PANEUROPSKOM KORIDORU V_B

U odnosu na razne ekonomske, političke i druge čimbenike koji su teško predvidivi, trenutni robni tokovi najpouzdanije su polazište za analizu i prognozu teretne potražnje na prometnom pravcu. Time su pravci i dinamika robnih tokova ujedno i osnovni pokazatelj položaja i konkurentnosti prometnog pravca na tržištu prometnih usluga. S namjerom da se dobiju konkretni zaključci o trenutnom, potencijalnom i interesnom tržištu Paneuropskog koridora V_B (Rijeka-Zagreb-Budimpešta), kao koridora od prioritetnog značenja za integraciju Hrvatske u europski gospodarski i prometni sustav, u ovom se radu analiziraju relevantni pokazatelji prometnog rasta i dinamike robnih tokova na koridoru V_B . Analizom relevantnih makroekonomskih indikatora definirani su glavni vanjskotrgovinski partneri Hrvatske, dinamika, vrijednost, količina i usmjerenost robnih tokova Hrvatske te usmjerenost vanjskotrgovinske i prekomorske razmjene europskih država. Posebno je analiziran promet riječke luke kao strateške tranzitne točke koridora V_B te prekomorska usmjerenost robnih tokova iz srednjoeuropskog tranzitnog zaleđa koje, kao strateški tržišni segment, u geo-prometnom smislu gravitira upravo analiziranom koridoru. Temeljem toga doneseni su zaključci o prognozi robnih tokova, potencijalnoj prometnoj potražnji i prometnom tržištu koje u uvjetima okruženja (konkurentnih prometnih pravaca) gravitira Paneuropskom koridoru V_B .

Ključne riječi: Paneuropski koridor V_B , robni tokovi, prometna potražnja

1. UVOD

Paneuropski koridor V_B na relaciji Rijeka-Zagreb-Budimpešta, transverzalni je pravac koji povezuje srednjoeuropski prostor s jadranskim te u širem smislu s mediteranskim prostorom, uključujući riječku luku kao referentnu tranzitnu točku koridora te cestovne i željezničke komunikacije u njenom kopnenom povezivanju s srednjoeuropskim tranzitnim zaleđem.

U tom smislu, gotovo da je nepotrebno isticati geoprometni i gospodarski značaj količine i vrijednosti robnih tokova na koridoru V_B , kao i važnost njegove valorizacije u funkciji integraciji Republike Hrvatske u europski prometni i gospodarski sustav.

Valorizacija svakog prometnog pravca uvjetovana je tržišnim uvjetima ponude, potražnje i okruženja. Pri tome se elementi ponude odnose na prometne kapacitete i usluge svih

onih subjekata koji sudjeluju u proizvodnji prometne usluge, elementi potražnje na veličinu i vrijednost područja na kojem nastaje potreba za prijevoznim uslugama te opseg i struktura tih potreba, a elementi okruženja na prisutnost konkurencije i ostalih konstelacija na prometnom tržištu.

Uvažavajući navedeno, u ovom su istraživanju analizirani relevantni indikatori prometnog rasta i dinamike robnih tokova na Paneuropskom koridoru V_B (riječkom prometnom pravcu) kao važni elementi prometne potražnje, uvažavajući prisutnost konkurencije (alternativnih sjevernojadranskih i sjevernoeuropskih prometnih pravaca), kao bitnog elementa okruženja u borbi za pridobivanje vrijednog tranzitnog tržišta srednje Europe.

Temeljem detaljne analize izvode se konkretni zaključci o: količini, dinamici i strukturi robnih tokova, trenutnoj prometnoj potražnji, konkurentnosti koridora V_B na srednjoeuropskom tranzitnom tržištu, očekivanoj prometnoj potražnji te zaključci o čimbenicima i okolnostima koje bi pozitivno, odnosno negativno mogle utjecati na rast robnih tokova, a time i na valorizaciju Paneuropskoga koridora V_B u europskom okruženju.

2. MAKROEKONOMSKI INDIKATORI PROMETNOG RASTA I DINAMIKE ROBNIH TOKOVA NA PANEUROPSKOM KORIDORU V_B

Jedno od temeljnih načela koje se ističe između više različitih načela prometne politike je ono koje se odnosi na povezanost prometa i gospodarskog sustava [11, p.42.]. To je razlog da se i razni makroekonomski pokazatelji (primjerice, vanjsko-trgovinska razmjena, bruto domaći proizvod,...) mogu smatrati bitnim indikatorima valorizacije prometnog rasta te količine, dinamike i strukture robnih tokova.

1.1. ANALIZA VANJSKO-TRGOVINSKE RAZMJENE I OSTALIH MAKROEKONOMSKIH POKAZATELJA HRVATSKE

Povezanost prometa i gospodarskog sustava izražava se kretanjem osnovnih ekonomskih indikatora kao što su: društveni proizvod, zaposlenost, investicije ili osobna potrošnja s jedne strane te količinom prevezene robe i putnika, veličinom prometne mreže, brojem i sastavom prijevoznih sredstava, s druge strane. Uobičajen način kvantitativnog utvrđivanja spomenute povezanosti pokazuje u kojoj se mjeri mijenja prirast u količini prijevoza robe ili putnika, zavisno od primjerice promjene u visini društvenog proizvoda ili nacionalnog dohotka.

Neosporno je da promet predstavlja djelatnost koja prodira svugdje, prožimajući sve faze proizvodnje, razmjene, razdiobe i potrošnje dobara, utječući na sve dijelove društva i ekonomske subjekte. To zorno potvrđuju podaci o udjelu prometnog sektora u ukupnom (bruto) društvenom proizvodu (BDP-u) nekih europskih država (tablica 1).

Tablica 1. Udio prometnog sektora u BDP-u europskih država

DRŽAVA	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.
Bugarska	6,2	7,5	7,6	8,2	8,7	9,3
Hrvatska	9,6	8,8	8,7	8,4	8,6	8,7
Češka	8,1	7,7	8,2	8,4	9,7	10,5
Mađarska	9,0	9,2	9,7	9,9	10,2	10,6
Poljska	6,6	6,5	6,5	6,4	6,6	6,8
Rumunjska	8,1	9,4	9,7	9,7	-	9,9
Slovačka	8,6	8,7	8,4	10,9	11,1	11,4
<i>Slovenija</i>	<i>7,7</i>	<i>7,6</i>	<i>8,0</i>	<i>8,2</i>	<i>8,2</i>	<i>8,3</i>

Izvor: UN ECE Statistical Data Base and Eurostat, 2001.

Sudeći po podacima iz tablice 1, prometni sektor u Hrvatskoj čini oko 9% ukupnog BDP-a te je taj udio nešto veći od onoga u zapadnoeuropskim državama (primjerice, u Njemačkoj 5,2%, u Danskoj 7%). Razlog tome leži u činjenici da Hrvatska ima oblik slova U, što zahtijeva veću gustoću prometne infrastrukture, u odnosu na druge države slične površine u jugoistočnoj Europi, dok je drugi mogući razlog eventualno postojanje potrebe za racionalizacijom u djelatnosti prometa. Međutim, i druge istočnoeuropske države također pokazuju tendenciju natprosječnog udjela prometa u BDP-u. Primjerice, 2000. godine u Češkoj i Mađarskoj on je iznosio oko 10%, dok je u Turskoj iznosio čak 14,2 %. [1]

Udio broja zaposlenih u djelatnosti prometa, skladištenja i veza u Hrvatskoj je u 2001. godini iznosio 80.000, odnosno 8 % od ukupno zaposlenih, što je također nešto veći udio u odnosu na prosjek koji za Europsku uniju iznosi 6,5%. Prema strukturi vlasništva, 59% je bilo zaposleno unutar organizacija državnog vlasništva, 24% unutar privatnog vlasništva, a oko 17% unutar mješovitog vlasništva. [16]

U tablici 2 prikazani su osnovni makroekonomski pokazatelji Republike Hrvatske, temeljem kojih proizlaze izvjesni zaključci o prometnom rastu. Ukoliko se prihvati stajalište da se prirast u količini prijevoza robe mijenja zavisno od promjena u visini raznih socijalnih i ekonomskih indikatora, tada se prema podacima u tablici 18 može zaključiti da je zbog uglavnom prisutnog rasta stanovništva i BDP-a u razdoblju od 2000.-2003. godine u Hrvatskoj i dalje moguće očekivati rast prometa. Navedeni se zaključci odnose prvenstveno na unutrašnji promet u okviru granica Hrvatske, dok je međunarodni promet (uvoz, izvoz i tranzit) uvjetovan istim indikatorima u državama glavnim trgovinskim partnerima.

Tablica 2. Osnovni makroekonomski pokazatelji Republike Hrvatske

HRVATSKA	2000.	2001.	2002.	2003.
Površina (km ²)	56540	56540	56540	56540
Ukupno stanovništvo	4446000	4462000	4465000	4456000
Rast stanovništva (godišnje %)	0.63	0.36	0.07	-0.2
BDP (USD biliona)	18.42	19.53	22.43	24.79
BDP po stanovniku USD bilijuna)	4,206	4,403	5,057	5,634
Godišnji rast BDP-a (%)	2.86	3.8	5.23	4.3
Inflacija (%)	6.2	4.9	2.2	1.5

Stopa nezaposlenosti (%)	22.5	19.5
Usluge i dr. dodana vrijednost (% od BDP)	60.66	61.74	62.46	...
Trgovina robom (udio u BDP-u)	66.85	70.71	69.59	...
Uvoz-roba i usluga (% od BDP)	52.25	53.76	54.05	...
Izvoz-roba i usluga (% od BDP)	47.14	48.31	45.33	...
Industrija (% od BDP)	30.25	29.68	29.26	...

Izvor: <http://devdata.worldbank.org> (27.09.2004.), <http://www.moit.gov.il> (17.06.2004.)

Unutar makroekonomskih pokazatelja, značajan pokazatelj dinamike, vrijednosti, količine i usmjerenosti robnih tokova na određenim prometnim pravcima je vrijednost vanjskotrgovinske robne razmjene Hrvatske po regijama i ekonomskim grupacijama država prikazana u tablici 3.

Tablica 3. Robna razmjena Hrvatske po regijama i ekonomskim grupacijama država u 2002. godini (u 000 USD)

	Izvoz	Uvoz	Ukupno	Udio (%)
Razvijene države	2 849 051	6 919 894	9 768 945	62.5
Države EU ¹⁾	2 584 492	5 983 563	8 568 055	54.8
Države EFTE ²⁾	37 870	210 706	248 576	1.6
Ostale razvijene države	226 690	725 625	952 315	6.1
Države u razvoju	2 054 533	3 802 151	5 856 684	37.5
Države CEFTA ³⁾	606 114	1 716 615	2 322 729	14.9
Države OPEC-a ⁴⁾	35 090	57 215	92 305	0.6
Ostale države u razvoju ⁵⁾	141 3329	2028321	3 441 650	22.0
Ukupno	4 903 584	10 722 045	15 625 629	100.0

¹⁾ Europska unija (Austrija, Belgija, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Luksemburg, Monako, Nizozemska, Njemačka, Portugal, Španjolska, Švedska, Velika Britanija)

²⁾ EFTA (European Free Trade Association) - Europsko udruženje za slobodnu trgovinu (Island, Lihtenštajn, Norveška, Švicarska)

³⁾ CEFTA (Central European Free Trade Agreement) - Sporazum o slobodnoj trgovini srednjoeuropskih država (Bugarska, Češka, Mađarska, Poljska, Rumunjska, Slovačka, Slovenija)

⁴⁾ OPEC (Organisation of Petroleum Exporting Countries) - Organizacija država izvoznika nafte (Alžir, Indonezija, Irak, Iran, Katar, Kuvajt, Libija, Nigerija, Saudijska Arabija, Ujedinjeni Arapski Emirati i Venezuela)

⁵⁾ Ostale europske države u razvoju: europske, azijske, afričke, američke, oceanijske države

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske - 2002. i 2003. godina, Državni zavod za statistiku, 2002., 2003., Zagreb

U 2002. godini 62.5 % robne razmjene Hrvatske odnosilo se na razmjenu s razvijenim državama, od čega je 54.8 % vrijednosti razmjene ostvareno s državama Europske unije. S državama u razvoju ostvareno je 37% od ukupne robne razmjene, od čega je najveći udio (39%) ostvaren s državama potpisnicama Sporazuma o trgovini srednjoeuropskih država (CEFTA).

Ukupna vrijednost robne razmjene Hrvatske sa svijetom u 2003. godini iznosila je oko 18 milijuna EUR-a te je za oko 13% bila veća od razmjene ostvarene prethodne godine (tablica 4). Od toga je preko 85% robne razmjene ostvareno je s europskim državama. [7]

Iz tablice 4 u kojoj je prikazana vrijednost robne razmjene Republike Hrvatske prema najvećim trgovinskim partnerima, razvidna je simboličnost hrvatske prekomorske razmjene, kao čimbenika razvitka Paneuropskoga koridora V_b (riječkoga prometnog pravca).

Tablica 4. Najveći trgovinski partneri Republike Hrvatske prema odredištu hrvatskog izvoza/ uvoza u 2003. godini

DRŽAVA	IZVOZ		UVOZ		Ukupno	
	mil. EUR	%	mil. EUR	%	mil. EUR	%
Italija	1,439,8	26.4	2.273,6	18.15	3,713,4	20.7
Njemačka	648,4	11.91	1957,5	15.62	2.605,9	14.5
Slovenija	451,2	8.29	927,6	7.40	1.378,8	7.7
Austrija	423,8	7.78	826,5	6.60	1.250,3	7.0
BIH	788,0	14.47	202,8	1.62	990,8	5.5
Francuska	154,8	2.84	663,5	5.30	818,3	4.6
Rusija	64,8	1.19	599,8	4.79	664,6	3.7
SAD	145,4	2.67	322,9	2.58	468,3	2.6
Mađarska	71,3	1.31	374,8	2.99	446,1	2.5
Kina	3,8	0.07	357,6	2.85	361,4	2.0
Ostale države	1.254,3	23.03	4.023,1	32.11	5.277,4	29.4
Ukupno	5.445,6	100.00	12.529,8	100.00	17.975,4	100.0

Izvor: www.mvp.hr (16.06.2004.)

Najveći trgovinski partneri prema odredištu hrvatskog izvoza 2003. godine bili su: Italija (1439 mil. EUR), Bosna i Hercegovina (788 mil. EUR), Njemačka (648 mil. EUR), Slovenija (451 mil. EUR) i Austrija (423 mil. EUR). Iste godine najveći trgovinski partneri prema izvoru hrvatskog uvoza su: Italija (2273 mil. EUR), Njemačka (1957 mil. EUR), Slovenija (927 mil. EUR), Austrija (826 mil. EUR) i Francuska (663 mil. EUR).

Među državama trgovinskim partnerima Hrvatske, koje čine 77% u izvozu i 68% u uvozu Hrvatske, svega 2.6 % otpada na vanjskotrgovinsku razmjenu Hrvatske s prekomorskim državama (SAD). Značajna vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Hrvatske u 2003. godini, odnosno oko 58% ostvareno je s državama u bližem i širem zaleđu riječke luke (Italija, Njemačka, Slovenija, Austrija, BIH, Mađarska).

Temeljem navedenog, moguće je zaključiti da je za valorizaciju prometnog i gospodarskog sustava Hrvatske od velikog značenja vanjskotrgovinska razmjena s europskim državama, posebice s državama članicama Europske unije i CEFTE . Ukoliko se između

glavnih trgovinskih partnera izuzmu države koje preko svojih luka imaju vlastiti izlaz na more, ili im je bliža neka druga europska luka, proizlazi da su za riječki prometni pravac posebno značajna tržišta, odnosno prekomorska razmjena srednjoeuropskih država: Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske te Bosne i Hercegovine. S druge strane, ukoliko se uzme u obzir značajna vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Hrvatske s prekomorskim i gospodarski razvijenim državama kao što su Kina i SAD, tada proizlazi da je riječka luka i riječki prometni pravac značajan tranzitni pravac i za terete tih država na putu do srednjoeuropskih država.

2.2. ANALIZA USMJERENOSTI VANJSKO-TRGOVINSKE I PREKOMORSKE RAZMJENE EUROPSKIH DRŽAVA

Analiza usmjerenosti i vrijednosti vanjskotrgovinske razmjene europskih država glavnih trgovinskih partnera Hrvatske, može biti indikativan pokazatelj količine i usmjerenosti prometnih robnih tokova te pokazatelj eventualne konkurencije određenih pravaca (luka) kada je u pitanju prekomorska razmjena tih država. Stoga se nadalje analizira vanjskotrgovinska i prekomorska razmjena država Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske koje nemaju svoj izlaz na more i koje su time prirodno upućene na sjevernojadranske luke. U tablici 5. prikazana je ukupna robna razmjena država glavnih tranzitnih partnera riječke luke, kao i količina razmjene s Hrvatskom.

Tablica 5. Vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske u 2002. godini

DRŽAVA	Ukupna robna razmjena (mil. USD)			Razmjena s RH (mil. USD)			Udio razmjene s RH (%)		
	Izvoz	Uvoz	Ukupno	Izvoz	Uvoz	Ukupno	Izvoz	Uvoz	Ukupno
Austrija	95.100	94.700	189.800	365	710.0	1.075.0	0,38	0,75	0,57
Češka	14.400	16.500	30.900	39.9	266.1	306.0	2,77	16,13	0,99
Slovačka	42.100	46.200	88.300	15.4	96.8	112.3	0,37	2,10	1,27
Mađarska	38.400	40.800	79.200	82.8	317.5	400.3	2,16	7,78	5,05

Izvor: <http://www.hgk.biz.net.hr> (04.06.2004.)

Temeljem podataka u tablici, proizlazi da je najveća vrijednost robne razmjene Hrvatske između analiziranih država ostvarena s Austrijom (1.075 mil. USD), a zatim s Mađarskom (317 mil. USD), Češkom (306 mil. USD) i Slovačkom (112 mil USD). Nezavisno od vrijednosti robne razmjene, u ukupnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni analiziranih država, Hrvatska ima najveći udio u slučaju Mađarske (5%), zatim Slovačke (1%), Češke (0,9%) i na kraju Austrije (0,5%).

Sudeći po malom udjelu Hrvatske u robnoj razmjeni analiziranih država (srednjoeuropskih partnera riječke luke), interesantno je utvrditi glavne trgovinske partnere tih država. Tako su glavni partneri Austrije 2003. godine bile države članice Europske unije s kojima je ostvareno 99,3 mlrd. EUR-a ili 54% razmjene (od toga s Njemačkom 56%, s Italijom 7%, s Francuskom 4%, s Nizozemskom 1,3%). Oko 33% razmjene Austrije ostvareno je s Azijom, 4,5 % sa Sjevernom Amerikom, 4,1% s državama EFTE

(Mađarska-3%, Češka-2,7%, Slovenija-0,8%, Slovačka-1,4%, Rusija-1,3%, Poljska-1,2%, Slovenija-1,3%, Rumunjska-0,9%, Hrvatska-1,4%, Ukrajina-0,4%, Bugarska-0,2%). Oko 60% vanjskotrgovinske razmjene Češke 2003. godine bilo je usmjereno na države članice Europske unije, a na države u tranziciji oko 20%. Najznačajnije države trgovinski partneri Slovačke su: Njemačka, Češka, Italija, Austrija, Poljska, Mađarska, Francuska, Slovačka. Najznačajnije države trgovinski partneri Mađarske su: Njemačka, Austrija, Italija, Francuska, SAD, Rusija, Velika Britanija, Nizozemska, Belgija i Japan. Najznačajnije države partneri BIH su: Njemačka, Češka, Italija, Austrija, Poljska, Mađarska, Francuska. Sudeći po tome, moguće je zaključiti da se glavnina europske vanjskotrgovinske razmjene navedenih država odnosi na razmjenu unutar država članica Europske unije. [4]

Za pretpostaviti je da se progresivno povezivanje zapada i istoka u okviru proširenja Europske unije, odražava ne samo na vanjskotrgovinsku razmjenu europskih država, već i na promet između srednje i srednjoistočne Europe s prekomorskim državama, usmjeravajući ga prema lukama sjeverne Europe, a ne prema geografski bližim lukama sjevernog Jadrana. Navedena se situacija ne popravlja, već pogoršava na štetu sjevernojadranskih luka, čemu ujedno pridonosi neravnoteža prometne infrastrukture te spori napredak u povezivanju po pravcu sjever-jug prema srednjoj Europi.

U prilikama nedostatne prometne infrastrukture i skretanja prometa s pravaca koje bi prirodno morale slijediti, prisutan je vrlo velik prekomorski promet država srednje i srednjoistočne Europe prema lukama sjeverne Europe, iako su iste dvostruko udaljenije od luka Sjevernog Jadrana. O tome svjedoče i konkretni podaci o usmjerenosti tranzitnog prometa srednjoeuropskih država na sjevernojadranske i sjevernoeuropske luke prikazani u tablici 6.

Tablica 6. Analiza usmjerenosti tranzitnog prometa srednjoeuropskih država na sjevernojadranske i sjevernoeuropske luke

DRŽAVA	SJEVERNOEUROPSKE LUKE ¹⁾			SJEVERNOJADRANSKE LUKE ²⁾		
	1995.	2000.	2001.	1995.	2000.	2001.
AUSTRIJA						
000 tona	1064	1660	1856	2532	3009	2870
Udio (%)	29,6	35,6	39,3	70,4	64,4	60,7
ČEŠKA						
000 tona	4630	1941	1982	697	305	238
Udio (%)	70,6	86,4	89,3	29,4	13,6	10,7
SLOVAČKA						
000 tona	979	859	1097	1052	398	436
Udio (%)	48,2	68,3	71,6	51,8	31,7	28,4
MAĐARSKA						
000 tona	384	743	612	1967	1018	1209
Udio (%)	16,3	42,2	33,6	83,7	57,8	66,4
UKUPNO						
000 tona	7057	5203	7403	6248	4730	4753

Napomena: ¹⁾ Hamburg, Bremen, poljske luke (Gdansk, Gdynia, Szczecin) ²⁾ Rijeka, Kopar, Trst
Izvor: Favaretto, T., La situazione delle infrastrutture di trasporto tra l'Italia Nord-orientale, Trieste e l'Europa Centro-orientale e Sud-orientale, Papers ISDEE, 2004.

Podaci u tablici 6 ukazuju na činjenicu da udio sjevernoeuropskih luka u tranzitnom prometu Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske progresivno raste iz godine u godinu. Ukoliko se usporede podaci za 1995. godinu, proizlazi da je udio sjevernojadranskih luka veći od udjela sjevernoeuropskih luka za sve analizirane države, izuzev Češke. Međutim, sukladno neprestanom rastu udjela sjevernoeuropskih luka u tranzitnom prometu analiziranih država, navedeno se stanje mijenja te sjevernoeuropske luke, već 2001. godine imaju veći udio, ne samo u prekomorskoj razmjeni Češke, već i u prekomorskoj razmjeni Slovačke.

Od ukupnog prekomorskog prometa Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske koji je 2001. godine iznosio 12.156,000 tona, čak 61 % tereta usmjeren je na luke sjeverne Europe, a 39% na sjevernojadranske luke. Pri tome je prekomorska razmjena Češke i Slovačke orijentirana je na sjevernoeuropske luke, dok su Austrija (koja graniči sa Slovenijom i Italijom) te Mađarska (koja graniči sa Slovenijom i Hrvatskom) još uvijek orijentirane na luke Sjevernog Jadrana. Nastavak tendencija rasta udjela sjevernoeuropskih luka u tranzitnom prometu srednjoeuropskih država mogao bi dovesti do situacije u kojoj bi kompletni tranzitni promet Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske mogao biti usmjeren na sjevernoeuropske luke.

Ograničavanje tokova roba koji prirodno gravitiraju sjevernojadranskim lukama i pripadajućim kopnenim pravcima, destimulira jačanje sjevernojadranskih luka, kopnenih veza, razvitak i ustaljivanje pomorskih linija u Jadranu te onemogućava uspostavljanje odgovarajuće prometne logistike. Navedene su konstatacije, vrijedni argumenti za realizaciju osnovne ideje projekta NAPAN (Northern Adriatic Ports Area Network). Drugim riječima, to znači da suradnja sjevernojadranskih luka nije samo opravdana, već i nužna kako bi se osigurala njihova prisutnost na srednjoeuropskom tranzitnom tržištu, u odnosu na sve

izraženiju konkurenciju sjevernoeuropskih luka i pripadajućih kopnenih pravaca koji ih povezuju sa srednjoeuropskim zaleđem.

Ukoliko se navedene tendencije nastave te se u srednjoročnom razdoblju ne uklone njeni negativni efekti, realno je očekivati da će konkurentna sposobnost sjevernojadranskog područja biti osjetno manja od postojećih potencijala. S tim u svezi potrebno je definirati sve one mjere po pitanju prometnih struktura (željezničke, cestovne, lučke infrastrukture, pomorske linije...) koje bi trebale usvojiti zainteresirane države (Hrvatska, Italija i Slovenija) i Europska unija, kako bi se u srednjoročnom razdoblju počela ispravljati opisana neravnoteža.

3. PRAVCI I DINAMIKA ROBNIH TOKOVA NA PANEUROPSKOM KORIDORU V_B

Pravci i dinamika robnih tokova na koridoru V_B određena je temeljem više različitih čimbenika, od kojih je nadalje analiziran promet riječke luke kao strateške tranzitne točke koridora V_B . Budući da su trenutni robni tokovi najpouzdanije su polazište za analizu i prognozu teretne potražnje, u ovom je dijelu provedena analiza prometa riječke luke temeljem čega je moguće predvidjeti količinu, strukturu i usmjerenost robnih tokova na koridoru V_B . Također je analizirano srednjoeuropsko tranzitno zaleđe koje, kao strateški tržišni segment, u geo-prometnom smislu gravitira upravo analiziranom koridoru.

1.1. STRUKTURA I USMJERENOST PROMETA RIJEČKE LUKE KAO STRATEŠKE TOČKE KORIDORA V_B

Luka Rijeka najveća je hrvatska luka koja u okviru hrvatskog lučkog sustava nema izrazitije konkurencije. Razlog tome je činjenica da riječka luka već niz godina ostvaruje promet koji u ukupnom prometu svih jadranskih luka učestvuje s više od 50 %. To je ujedno i bitan razlog zbog kojega riječki prometni pravac predstavlja kopneno-pomorski prometni pravac od vitalnog značenja za prometni i gospodarski sustav države. Navedene je konstatacije moguće potvrditi podacima o ukupnom prometu roba u morskim lukama Republike Hrvatske (tablica 7) te ukupnom prometu riječke luke (tablica 8).

Tablica 7. Međunarodni promet robe u morskim lukama Hrvatske (u 000 tona)

Smjer kretanja	Međunarodni promet luka RH										
	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.
Izvoz	2277	3178	3253	2789	2 543	2458	2373	3 728	5471	5 847	4597
Uvoz	5662	5 832	5 734	6 450	6 474	6782	6517	6 739	6877	6 815	6705
Tranzit	1984	1 184	1 408	2 492	1 947	3180	3727	2 680	1809	3794	4443
UKUPNO	9923	10194	10395	11731	10964	12420	12617	13147	14157	16456	15745

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske – 2001. i 2002. godine, Državni zavod za statistiku, 2002., 2003., Zagreb

Prema podacima u tablici 7 proizlazi da se najveći dio prometa morskih luka Hrvatske tj. 43% odnosi na izvoz, dok je udio tranzita i uvoza otprilike jednak i iznosi 28-29%. Nasuprot tome, glavnina prometa riječke luke odnosi se na tranzitni promet, budući da je 2003. godine tranzit u ukupnom prometu riječke luke imao udio od 69%, dok je udio izvoza

(12%) i uvoza (19%) zajedno iznosio 31%. [17] Navedeni podaci ističu riječku luku kao važnu tranzitnu luku, posebice kada je riječ o srednjoeuropskom tranzitnom zaleđu čija je prekomorska razmjena značajnim dijelom usmjerena na riječku luku.

Podaci u tablici 8 ukazuju na to da je nakon deset godina riječka luka 2003. godine zabilježila rekordan promet od 9.8 miliona tona, od čega je 3.55 miliona tona realizirano u sklopu poslovnih aktivnosti Luke Rijeka, d.d., dok je ostatak od 6.26 milijuna tona ostvaren na naftnom terminalu u lučkom bazenu Omišalj. Toliko je robe riječkim prometnim pravcem kolalo prije rata, da bi 90-tih godina promet dramatično pao. To je između ostalog bilo uzrokovano ratnim rizicima, propadanjem nacionalnog brodarar „Croatia Line“, smanjenjem proizvodnje, stanjem hrvatskog gospodarstva, lošom državnom potporom, nedostatkom moderne tehnologije u luci i sl., dok su istodobno susjedna Slovenija i Italija ulagale u razvitak koparske i tršćanske luke.

Tablica 8. Promet riječke luke u razdoblju od 1989. do 2003. godine (u 000 tona)

GODINA	UKUPAN PROMET ¹⁾	JAVNI PREKRAJ
1989.	17 155	6 540
1995.	11 482	3 705
1998.	8 850	3 289
1999.	7 810	2 545
2000.	6 950	2 564
2001.	7 870	2 908
2002.	7 940	2 726
2003.	9 830	3 557

Napomena: ¹⁾ Ukupan promet uključuje promet luke Omišalj

Izvor: Podaci Lučke uprave Rijeka, 2003.

Sudeći po operativnim podacima o prometu riječke luke prikazanom u tablici 9, promet svih vrsta tereta je u porastu od 1996. godine. Pozitivan pomak posebice je izražen u slučaju generalnog tereta, koji je s 1.1 milijun tona u 2003. godini u ukupnom prometu riječke luke sudjelovao s oko 23%. Prema podacima iz tablice 2003. godine 64% ukupnog prometa riječke luke odnosio se na tekući teret, 23% na rasuti terete, 11% na generalni teret i 2% na drvo.

Tablica 9. Promet tereta riječke luke po strukturi tereta od 1996. do 2003. godine (u mil. tona)

Vrsta tereta	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.
Promet tekućeg tereta	4.67	5.36	5.59	5.24	4.28	4.99	5.24	6.26
Generalni teret	0.68	0.70	0.62	0.73	0.80	0.83	0.80	1.10
Rasuti teret	1.50	1.70	2.50	1.70	1.70	1.90	1.70	2.30
Drvo	0.14	0.14	0.14	0.14	0.17	0.15	0.2	0.17
Ukupni promet*	6.99	7.9	8.85	7.81	6.95	7.87	7.94	9.83

Napomena: ¹⁾ Ukupni promet uključuje promet luke Omišalj

Izvor: Podaci Lučke uprave Rijeka, 2003.

U tablici 10 prikazan je promet luke Rijeka prema strukturi (suhog) tereta od 2001. do 2003. godine, iz čega je razvidno da se glavnina prometa riječke luke odnosi na tranzitni promet, odnosno kao i prethodnih godina i 2003. godine udio tranzita je najveći i iznosi 67%. Udio domaćeg prometa iznosi 30%, a udio prometa na relaciji kopno-kopno, odnosno promet koji se ne odnosi na lučki prekrcaj iznosi 3%.

Ukupno povećanje prometa riječke luke 2003. u odnosu na 2002. godinu iznosilo je 31 %. Ne uzimajući u obzir tekući teret, u prvih osam mjeseci 2004. godine riječka luka je ostvarila promet od 3,16 milijuna tona. U odnosu na isto razdoblje 2003. godine, ukupan promet je u 2004. godini porastao za 24%. Pri tome je udio generalnog tereta iznosio 31%, rasutog tereta 60%, a drva 11%. U prvih osam mjeseci 2004. godine, promet je premašio ukupan godišnj i promet proteklih nekoliko godina, a količina prometa od 3,1 mil. tona u osam mjeseci ostvarena je zadnji put 1991. godine. [5]

Tablica 10. Promet luke Rijeka prema strukturi (suhog) tereta od 2001 - 2003. godine

	VRSTA PROMETA	OSTVARENI PROMET (u tonama)			Indeks	
		2001.	2002.	2003.	2002/01	2003/02
1.	DOMAĆI PROMET	764.862	719.280	1.057.831	94	147
2.	generalni teret	151.267	202.328	367.655	134	182
	rasuti teret	578.358	457.120	631.967	79	138
	drvo	35.228	59.832	58.309	170	97
	TRANZITNI PROMET	1.982618	1.876.700	2.400.874	95	128
3.	generalni teret	521.102	458.789	581.477	88	127
	rasuti teret	1.348.675	1.274.265	1.710.349	94	134
	drvo	112.841	143.644	109.048	127	76
	UKUPNO (1+2)	2.747.480	2.595.980	3.458.705	94	133
	generalni teret	672.376	661.117	949.132	98	144
	rasuti teret	1.927.033	1.731.386	2.32.216	90	135
	drvo	148.069	203.476	167.357	137	82
4.	KOPNO-KOPNO	158.935	130.520	113.278	82	87
5.	UKUPNO (3+4)	2.906.415	2.726.500	3.571.983	94	131
	generalni teret	831.313	791.637	1.062.410	95	134
	rasuti teret	1.927.033	1.731.387	2.342.216	90	135
	drvo	148.069	203.476	167.357	137	82

Izvor: Statističko izvješće za 2002 i 2003. godinu, Luka Rijeka, d.d., 2003., 2004.

U strukturi generalnog prometa vodeće mjesto po stopi rasta i dalje ima kontejnerski promet, o čemu svjedoče i podaci o kontejnerskom prometu riječke luke prikazani u tablici 11.

Tablica 11. *Kontejnerski promet riječke luke od 1992. do 2004. godine*

GODINA	TEU	Verižni indeks
1992.	44.563	-
1993.	49.913	112
1994.	45.023	90
1995.	40.870	91
1996.	29.529	72
1997.	16.474	56
1998.	14.814	90
1999.	6.866	46
2000.	8.925	130
2001.	12.711	142
2002.	15.215	120
2003.	28.205	185
God.	TEU	Indeks 2003/1998
2004. (do VIII. Mjeseca)	37.937	-
2004. plan	46.155	-

Izvor: Luka Rijeka d.d., 2004.

Prema podacima u tablici 11 moguće je zaključiti da je kontejnerski promet 2003. godine bio 85% veći nego prethodne godine. U odnosu na prvih osam mjeseci 2003. godine, u istom je periodu 2004. godine zabilježen kontejnerski promet od 37.937 TEU-a, što je u odnosu na isto razdoblje 2003. godine povećanje od 134%. S druge strane, to se istodobno odrazilo na 34,5% veći ukupni promet nego u cijeloj 2003. godini.

Kontinuirano visoki rast kontejnerskog prometa neposredno je rezultat novih prekrajnih kapaciteta, optimalne kvalitete prihvata i servisiranja te redovnih feeder linija iz riječke luke. Naime, brodski feeder servis Rijeka-Ploče-Malta-Gioia Tauro čiji je koordinator Lučka uprava Rijeka, a nositelj projekta Ministarstvo pomorstva prometa i veza RH, osnovni je razlog povećanja kontejnerskog prometa riječke luke. Navedeni servis uključuje skupljanje kontejnera feeder brodovima iz manjih luka do glavnih «hub» luka Mediterana (Malta, Gioia Tauro i Taranto) koje tiču kontejnerski brodovi većeg kapaciteta (tzv. «matice»). Više od tri godine redovite feeder linije servisiraju hrvatski brodovi nacionalnog broдача Lošinjske plovidbe „Lipa“ i „Rijeka“, a po potrebi se uključuju brodovi «Rapoča» i «Lošinj». U feeder servis uključeni su najveći svjetski kontejnerski operatori poput Hapag Lyoda, Lloyd Triestina, Evergreena, Maersk&Sealand Linea, CMA-CMG-a i drugih.

Pozitivni učinci koji su vidljivi kroz rast kontejnerskog prometa, bili su razlogom zbog kojega Lučka uprava Rijeka zajedno s Ministarstvom pomorstva prometa i veza RH u listopadu 2001. godine pokreće još jednu «feeder» liniju Rijeka- Ploče-Malta-Gioia Tauro-Taranto-Bar-Rijeka kojom se uspijeva skratiti vrijeme prijevoza.

U lipnju 2002. godine CMA-CMG (The French Line Marseilles) i jedan od vodećih «feeder» operatora u Mediteranu, UFS (United Feeder Services- Limassoll) pokrenuli su novi dvotjedni «feeder» servis Malta-Rijeka-Kopar-Venecija-Ancona-Malta. U svibnju 2002. godine potpisan je ugovor o poslovnoj suradnji sa ZIM Israel Navigation Co. (ZIM LINE) iz

Haife. Uključivanje riječkog kontejnerskog terminala u redovne rute brodara koji raspolaže kontejnerskim brodovima novije generacije i koji ima flotu od 80 tankera i brodova za rasute terete, znatno je utjecao na promet toga terminala. Uglavnom se radi o teretima za tržište Bosne i Hercegovine, zajednicu država Srbije i Crna Gore i domaći promet, ali i tranzitni promet za Mađarsku. Ugovor s ZIM LINE-om znači novih 10.000 do 15.000 kontejnera godišnje za riječki prometni pravac. U listopadu 2003. godine, od strane jakih svjetskih kontejnerskih brodara (Triestino di Navigazione S.p.a. i CMA CMG), pokrenut je i novi je brodski servis Adriatic Direct (ADR), unutar kojega će sedam kontejnerskih brodova-matica, pojedinačnog kapaciteta od 2500-2700 TEU-a redovnom tjednom brodskom linijom povezivati Rijeku i druge sjevernojadranske luke s četiri najveće kineske «hub» luke (Hong Kong, Chiwan, Xiaman i Ningbo). Pored najvećih kineskih luka, u brodsku su liniju uključena malezijska «hub» luka Tanjung Pelepas i nova mediteranska «hub» luka Taranto.[5]

Sukladno svemu navedenom, za očekivati je da će godišnji promet feeder servisa koji raste prosječnom stopom od otprilike 80% (stopa rasta 1999./2000. godine 125%, 2000./2001. 63%, 2001./2002. 77%) i dalje zadržati taj trend te uvelike pozitivno utjecati ne samo na povećanje ukupnog prometa riječke luke (posebno kontejnerskog prometa), već i na ekonomsku dobit cijelog riječkog prometnog pravca te svih potencijalnih direktnih ili indirektnih korisnika «feeder» servisa. [8]

Značajno je istaknuti da je, prema podacima dobivenim od strane „Jadranska vrata“, d.d., bitno promijenjena struktura kontejnera. Drugim riječima, do 1990. godine odnos punih i praznih kontejnera bio 40% punih naprama 60% praznih kontejnera, dok je trenutno taj odnos povoljniji i iznosi 60% punih naprama 40% praznih kontejnera. Takvoj je strukturi kontejnera uvelike pridonio spomenuti «feeder» servis koji je, osim oživljavanju kontejnerskog prometa, općenito pomogao oživljavanju riječkoga prometnog pravca.

Osim kontejnerskog prometa i ostale vrste generalnog tereta također bilježe rast te se dosta izgubljenog tereta polako vraća na riječki prometni pravac. To se najvećim dijelom odnosi na crnu metalurgiju iz Češke i Slovačke. Primjetno je porastao i promet tereta iz i za hrvatsko tržište. Povećane su i količine uvrećene riže, šećera i voća. Na terminalu za rasuti teret također je zabilježen rast prometa. Tako je u porastu promet ugljena za talijansko tržište, promet željezne rudače za mađarsko tržište te promet gline i cementa. Uzlazni trend imaju i ostale vrste rasutog tereta, primjerice povećana je količina rasute soli, transport soje kao i istarski izvoz rasutog kamena –tucanika za Italiju.

Značajan podatak koji također može biti pokazatelj pozitivnih kretanja prometa je činjenica da je u prvih osam mjeseci 2004. godine na operativnim obalama riječke luke obavljen privez za 738 brodova što je za 178 ticanja više nego u osam mjeseci 2003. godine, odnosno 32% više. Trend povećanja prometa trebao bi se i dalje nastaviti, što potvrđuju i podaci o prometu luke rijeka u 2004. godini (cca 4.000,000 tona) čime se luka Rijeka vratila na promet devedesetih godina.

1.2. SREDNJOEUROPSKO TRANZITNO ZALEĐE KAO STRATEŠKI TRŽIŠNI SEGMENT RIJEČKE LUKE I KORIDORA V_B

Kao luka koja po svojem geo-prometnom položaju predstavlja prirodan i najpovoljniji izlaz na Jadransko more cijelom području Panonske nizine i širem europskom području, luka Rijeka pripada grupi sjevernojadranskih luka koje imaju tradicionalno gravitacijsko područje

u srednjoeuropskim i istočnoeuropskim državama. To područje površine oko 700.000 km² s brojem stanovnika oko 80 milijuna, pored Hrvatske, čine Mađarska, Češka, Slovačka, zapadna Ukrajina, južna Poljska, Slovenija, Austrija, južna Njemačka i sjeveroistočna Italija.

Sukladno značenju kojega ima u ukupnom prometu riječke luke, u ovom se poglavlju posebno analizira tranzitni promet, i to u odnosu na količinu i strukturu tereta te u odnosu na usmjerenost tranzitnog prometa tj. glavne tranzitne partnere riječke luke.

Ukoliko se analizira u odnosu na domaći promet i promet kopno-kopno (koji ne uključuje lučki prekrcaj), tranzitni promet riječke luke s udjelom od 67% najvažniji je segment ukupnog prometa riječke luke. Jednako tako, u odnosu na količinu tereta u uvozu (19%) i izvozu (12%), tranzit s udjelom od 69% čini većinu prometa. [13]

Služba statistike luke Rijeka strukturu tranzitnog prometa po državama već tradicionalno vodi na način da se kao tranzitni partneri riječke luke posebno ističu Austrija, Češka, Slovačka, Mađarska i Italija, dok se promet ostvaren s ostalim državama vodi unutar posebne skupine (razne države). Međutim, treba istaknuti da se u novije vrijeme pojavljuju i nova tranzitna tržišta, a to su tržište Bosne i Hercegovine, Srbije i Crne Gore što podrazumijeva vraćanje izgubljenih tereta u proteklom razdoblju.

Sudeći po podacima o strukturi tranzitnog prometa riječke luke prikazanoj u tablici 12, proizlazi da je tranzitni promet 2003. godine bio veći u odnosu na 2002. godinu za 20%, a u odnosu na 2001. godinu za 17%, dok je 2002. godine bio manji u odnosu na 2001. godinu.

Tablica 12. Struktura tranzitnog prometa luke Rijeka po državama za razdoblje od 2001- 2003. godine

DRŽAVE	OSTVARENI PROMET						Indeks	
	2001.	%	2002.	%	2003.	%	02/01	03/02
Austrija	164.559	8.3	155.647	8.3	128.028	5.3	95	82
Češka	107.526	5.4	84.69	4.5	144.374	6.0	79	170
Slovačka	199.683	10.1	190.202	10.1	202.468	8.4	95	106
Mađarska	653.212	32.9	600.89	32.0	566.839	23.6	92	94
Italija	687.431	34.6	719.096	38.3	1.200.496	50.0	105	167
Ostale države	170.207	8.8	126.175	6.7	158.669	6.6	74	126
UKUPNO	1.982.618	100	1.876.700	100	2.400.874	100	95	128

Izvor: Statističko izvješće za 2003. godinu, Luka Rijeka, d.d., 2004.

U razdoblju od 2001. do 2003. godine, tranzitni promet Austrije i Mađarske stalno pada, dok je za Češku i Slovačku nešto manji promet zabilježen 2002. godine, nakon čega 2003. godine ponovno raste na razinu veću u odnosu na 2001. godinu. Treba istaknuti veliki porast tranzitnog prometa s Italijom koji se u glavnini odnosi na rasuti teret.

Imajući na umu činjenicu da Mađarska prirodno gravitira riječkom prometnom pravcu i luci Rijeka, te da je Austrija, iako blizu i ostalim dvjema sjevernojadranskim lukama (Kopru i Trstu), bilježila oduvijek značajan tranzitni promet s lukom Rijeka, postavlja se pitanje koji su razlozi takvim promjenama, odnosno smanjenju prometa riječke luke s navedenim državama. Tranzitni promet Austrije i Mađarske preko sjevernoeuropskih luka (Hamburg, Bremen, poljske luke – Gdansk, Gdynia, Szczecin) bilježi blagi rast, te je to jedan od mogućih

razloga. Jednako tako trebalo bi uzeti u obzir i usmjerenost prekomorske razmjene tih država na konkurentne sjevernojadranske luke Kopar i Trst. Nezavisno o kojim se razlozima radi, ta kretanja odnosno pad tranzitnog prometa prema tim državama, potrebno je shvatiti ozbiljno i pokušati pronaći rješenja kojima bi se teret navedenih država i pokušao vratiti na riječki prometni pravac.

U promatranom razdoblju od 2001. do 2003. godine, najveći udio u tranzitnom prometu riječke luke ostvaren je s Italijom (posebice 2003. godine), a zatim s Mađarskom. Nakon njih po udjelu slijedi promet ostvaren s Austrijom, Slovačkom i Češkom. Analizirajući strukturu tranzitnog prometa 2003. godine po državama glavnim tranzitnim partnerima, razvidno je da je polovica tranzita (50%) ostvarena s Italijom, nakon koje slijede: Mađarska s 24%, Slovačka s 8%, Češka s 6%, Austrija s 5% te ostale države s 7% udjela u ukupnom tranzitu.

U strukturi tranzitnog prometa riječke luke u 2003. godini, s obzirom na vrstu tereta prevladava udio generalnog tereta (59%), zatim slijedi udio rasutog tereta s 35% i udio drva s 6%. Glavni tranzitni partneri riječke luke, kada je u pitanju generalni teret su Slovačka (34%) i Češka (25%), zatim slijede Austrija i Mađarska s udjelom od 7%, Italija s 3%, dok ostale države imaju udio od 24% (grafikon 11). Što se tiče rasutog tereta u tranzitu, gotovo cjelokupan tranzitni promet rasutog tereta ostvaruje se s Italijom (69%) i Mađarskom (31%), dok se tranzitni promet drva najvećim dijelom odnosi na promet s Austrijom. [17]

U tablici 13 posebno je prikazan promet kontejnera po državama, budući da je u riječkoj luci zahvaljujući feeder servisu promet kontejnera dosegao skokovit i rekordan rast. Navedeni se teret inače često koristi kao indikativan pokazatelj razine kvalitete lučkih usluga, a pripadajući skupini generalnog tereta, kontejnerski teret ima atribut visokovrijednog tereta u odnosu na ostale vrste tereta.

Tablica 13. Struktura tranzitnog prometa kontejnera riječke luke prema državama za 2003. godinu (u tonama)

DRŽAVA	PROMET KONTEJNERA		
	Puni	Prazni	Ukupno
Hrvatska	180.400	19.379	199.779
Austrija	1.382	0	1.382
Češka	3.336	0	3.336
Slovačka	718	0	718
Mađarska	2.217	0	2.217
Razne države	31.610	484	32.094
Ukupni tranzit	39.263	484	39.747
Ukupni promet	219.663	19.863	239.526

Izvor: Statističko izvješće za 2003. godinu, Luka Rijeka, d.d.

U 2003. godini od ukupnog kontejnerskog prometa riječke luke 17% kontejnerskog prometa odnosi se na tranzitni promet, a 83% na domaći promet. U tranzitnom prometu 8% prometa je ostvareno s Češkom, 6% s Mađarskom, 3% s Austrijom, 2% s Slovačkom, a 80% s raznim drugim državama.

Temeljem analiziranih podataka o količini i strukturi tranzitnog prometa proizlazi da je srednjoeuropsko zaleđe (Austrija, Češka, Slovačka i Mađarska) važan strateški segment tranzitnog tržišta riječke luke i koridora V_B. Međutim, indikativni su podaci koji upućuju na opasnost od gubitka toga tradicionalnog tranzitnog tržišta riječke luke, s obzirom na rastući udio sjevernoeuropskih prometnih pravaca i ostalih sjevernojadranskih pravaca (od luke Kopar i Trst) u prekomorskoj razmjeni tih država.

4. POTENCIJALNA PROMETNA POTRAŽNJA I PROGNOZA ROBNIH TOKOVA NA PANEUROPSKOM KORIDORU V_B

Budući da je procjena prometne potražnje i robnih tokova zavisna od mnogobrojnih čimbenika, u ovom se poglavlju navode i analiziraju prognoze preuzete iz određenih studija i razvojnih planova luke Rijeka i drugih subjekata koji sudjeluju u proizvodnji prometnih usluga na riječkom prometnom pravcu.

Između različitih prognoza, interesantna je prognoza Rotterdam Maritime Group koja je temeljena na sljedećim postavkama: [10]

- oporavak ekonomije i međunarodne trgovine Hrvatske, temeljem kojega se očekuje se da će BDP do 2010. godine rasti prosječnom stopom od 5%, a međunarodna trgovina stopom od 8-9% godišnje,
- dijelovi međunarodne trgovine bili bi usredotočeni više na zapadnu Europu; količine koje bi se trebale prevoziti u pojedinoj pošiljci bile bi stoga manje, zbog činjenice da će trgovci češće koristiti spot tržište, a to znači da će se povećati udio željezničkog i cestovnog prometa.
- u domaćem će prometu RO-RO pošiljke imati vodeću ulogu; može se očekivati da će RO-RO linija uz jadransku obalu u srednjem roku imati perspektivu,
- luka Rijeka ostat će važna tranzitna luka za susjedne srednjoeuropske države kao što su Austrija, Mađarska, Češka i Slovačka.

Temeljem navedenih postavki, prognoza prometa riječke luke je oblikovana kroz tri različita scenarija prognoze, prikazanih u tablici 14: niski scenarij (referentni ekonomski porast, stalni tržišni udio), srednji scenarij (referentni ekonomski porast, stalni tržišni udio plus povećanje tržišnog udjela) i visoki scenarij (visoki ekonomski rast i povoljne okolnosti, stalni tržišni udio).

Tablica 14. Prognoza prometa riječke luke do 2020. godine (000 tona)

Teret	Niski scenarij			Srednji scenarij			Visoki scenarij		
	2005.	2010.	2020.	2005.	2010.	2020.	2005.	2010.	2020.
Generalni	904	1.132	1.650	1.144	1.793	2.636	1.313	2.115	3.251
Rasuti	2.057	2.604	3.933	2.199	3.185	4.774	2.266	3.696	6.082
Drvo	189	220	282	174	251	320	189	320	435
Ukupno	3.150	3.956	5.865	3,518	5,228	7,730	3.768	6.130	9.768
Kontejneri (000TEU)	12	15	23	31	56	85	48	80	129

Ukoliko se podaci o ostvarenom ukupnom prometu riječke luke u 2003. godini (ukupno 2.414,860 tona) usporede s prognozom prometa prema visokom scenariju, proizlazi da se može očekivati porast prometa: do 2005. godine za oko 39%, do 2010. godine za 60%, a do 2020. godine čak za 75%.

Imajući na umu poduzete i obavljene investicijske zahvate u luci Rijeka, poslovne aktivnosti luke Rijeka posebice sa stranim partnerima te modernizaciju cestovne i željezničke infrastrukture, Institut prometa i veza predviđa da će očekivani promet u 2005. godini iznositi između 4,5 i 5,5 milijuna tona, a 2010. godine između 6,0 i 8,0 milijuna tona.[12, p.60] Navedena je prognoza slična prognozi Rotterdam Maritime Group prema srednjem scenariju.

Zbog značenja i vrijednosti generalnog tereta za luku Rijeka, u tablici 15 posebno je prikazana prognoza kontejnerskog prometa. Budući da je 2003. godine riječka luka ostvarila kontejnerski promet od 28.205 TEU, a u prvih osam mjeseci 2004. godine 37.937 TEU, iz tablice 15 je vidljivo da je ostvareni kontejnerski promet uvelike premašio navedenu prognozu. To potvrđuju i podaci i za 2004. godinu kada je ostvaren promet od 60.000 TEU.

Tablica 15. Prognoza kontejnerskog prometa riječke luke do 2010. godine

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Ukupno (TEU)	19.000	21.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	50.000	55.000

Izvor: Obnova funkcije luke i Studija razvoja Projekt riječke luke, RMG, Netherlands, svibanj, 2002.

U tablici 16 prikazana je potencijalna količina kontejnerskog prometa srednjoeuropskih država te njegova usmjerenost na sjevernojadranske i sjevernoeuropske luke. Ta je prognoza vrijedna za eventualna predviđanja robnih tokova kontejnerskog tereta na sjevernojadranskom, a posebice na riječkom prometnom pravcu, budući da je riječ o važnom tranzitnom tržištu koje tradicionalno gravitira tom pravcu.

Tablica 16. Prognoza usmjerenosti kontejnerskog prometa susjednih država na sjevernojadranske i sjevernoeuropske luke

države zaleđa	količina prometa (TEU/god.)	USMJERENOST – UDIO		
		sjeverno-jadranske luke	sjeverno-europske luke	druge luke
		Kopar, Trst, Rijeka	Bremerhafen, Hamburg, Rotterdam	
Mađarska	100-130.000	cca 30%	cca 70 %	
Austrija	360.000		cca 80%	
Slovačka	60.000		cca 50%	
Slovenija	53.000	cca 98% (Kopar)		
Češka	170.000		cca 80%	
Sjev.Njemačka	500.000		cca 80%	
Srbija	50.000	cca 60% (Rijeka)		cca 40 % - (Bar, Thassaloniki)
BIH	20.000	cca 75% (Kopar, Rijeka)		cca 25% (Ploče)

Izvor: Sastavila autorica prema podacima jednog riječkog agenta, 2004.

Temeljem iznesenih podataka proizlazi da će glavina kontejnerskog prometa država sjeverne Njemačke, Austrije, Češke, Slovačke, pa čak i Mađarske (oko 70-80%) biti upućena na sjevernoeuropske luke, dok će sjevernojadranske luke biti u prednosti samo za Sloveniju (cca 98% - luka Kopar), Srbiju (cca 60% - luka Rijeka) te Bosnu i Hercegovinu (cca 75% - luka Kopar i Rijeka), s napomenom na prisutnost konkurentnosti luka Bar i Ploče kada je u pitanju tržište Srbije i BIH. Značajno je primijetiti da prognoza predviđa vrlo mali udio sjevernojadranskih luka na mađarskom tržištu (30%), koje prirodno gravitira upravo tim lukama.

Usporedbom prognozirane količine kontejnerskog prometa, za očekivati je da će položaj sjevernojadranskih luka u odnosu na sjevernoeuropske luke biti još više marginaliziran. Međutim, novi fenomen koji se odnosi na nastajanje «hub» luka uzrokuje pojavu da mediteranski lučki sustav ima sve značajniji udio u prometu usporedno s sjevernoeuropskim lukama.

Prognoza potražnje mediteranskih kontejnerskih luka prikazana u tablici 17, temeljena je na postojanju «hub» luka na Mediteranu, koje će uvelike utjecati na još veće količine kontejnerskog prometa u tom području, a time i na veću potražnju za lučkim uslugama kontejnerskih luka na Mediteranu, među kojima posebno značenje imaju i sjevernojadranske luke.

*Tablica 17. Prognoza potražnje mediteranskih kontejnerskih luka do 2010. godine
(u 000 TEU)*

Mediteranske kontejnerske luke	1997.	2010.
UVOZ/IZVOZ		
Zapadni Mediteran	2.558,0	4.951,1
Središnji Mediteran	3.644,1	7.223,1
Istočni Mediteran/Crno more	4.329,5	9.807,6
PREKRCAJ		
Zapadni Mediteran	1.734,2	4.685,4
Središnji Mediteran	2.040,2	5.626,0
Istočni Mediteran/Crno more	1.455,0	3.300,9

Izvor: The Study Plan in the Co-ordination of Transport System in the Region, www.porto.trieste.it (16.2.2001.)

Kao prvi korak ka većoj potražnji za lučkim uslugama kontejnerskih luka na Mediteranu, formiran je tjedni feeder servis na relaciji Rijeka/Ploče preko luka Malta i Gioia Tauro prema destinacijama u čitavom svijetu. Realni preduvjet za funkcioniranje ovog servisa je činjenica da su cijene željezničkog i cestovnog prijevoza prema Rijeci, kao i troškovi prekrcaja i vozarina povoljnije u usporedbi s ostalim sjevernojadranskim lukama.

Brodovi koji dolaze s Dalekog Istoka, prolaze kroz Sueski kanal i dalje Mediteranom idu prema sjevernoeuropskim lukama. Imaju mogućnost iskrcati dio tereta namijenjen riječkom prometnom pravcu ili srednjoeuropskom tranzitnom području u Malti ili Gioia Tauro, koji se dalje brodovima „feeder“ servisa može transportirati do luke Rijeka. U tom se slučaju ostvaruje ušteda u vremenu putovanja od 5 dana budući da je navedeni prijevozni put kraći za 2000 nautičkih milja, u odnosu na sjevernoeuropske luke.

Treba, naravno, istaknuti prednost sjevernoeuropskih luka koje mogu prihvatiti kontejnerske brodove veličine 6000 TEU, u odnosu na sjevernojadranske luke koje mogu prihvatiti brodove do 3000 TEU. Međutim, upravo «hub» luke učiniti će logičnim to da će se brodar vjerojatno radije odlučiti za adekvatan «feeder» servis od velikih «hub» luka u

Mediteranu do sjevernojadranskih luka, zbog 5 dana kraćeg putovanja i niže vozarine. Sve ovo daje realne šanse da se jedan dio kontejnerskog prometa vrati na riječki prometni pravac te da se ostvare optimistične prognoze o količini kontejnerskog prometa. Pri tome treba imati na umu, da će takve tendencije i količine robnih tokova uvjetovati potrebu postojanja adekvatnih prometnih kapaciteta i kvalitete usluge svih sudionika u proizvodnji prometne usluge na riječkom prometnom pravcu.

5. ZAKLJUČAK

Domaći promet ne može biti osnova na kojoj luka Rijeka i drugi sudionici riječkoga prometnog pravca mogu temeljiti svoju valorizaciju, i to u prvom redu zbog njegova nedovoljna obujma u odnosu na kapacitete ovoga prometnoga puta, kao i zbog strukture vanjskotrgovinske razmjene. Kao teret iz susjednih država u zaleđu, koje svoje uvozne ili izvozne robe prekrcajavu u odnosnoj luci, akvizicija tranzitnih tereta je vrlo važna za svaku luku i prometni pravac. Tranzitno tržište predstavlja najfleksibilniju, najnesigurniju, ali i najvredniju gravitacijsku zonu lučkog sustava. Tranzitni promet je baza za daljnji jači razvoj luke i upošljavanje kapaciteta, time što predstavlja nerobni izvoz, stvara devizne prihode te omogućuje privlačenje znatnijih količina tereta.

U tom smislu, provedena analiza vanjskotrgovinske razmjene Republike Hrvatske, usmjerenosti vanjsko-trgovinske i prekomorske razmjene europskih država te struktura tranzitnog prometa riječke luke potvrđuje da srednjoeuropske države predstavljaju važne vanjsko-trgovinske partnere Hrvatske i vrijedno tranzitno tržište riječke luke.

Time, Paneuropski koridor V_B na relaciji Rijeka-Zagreb-Budimpešta, kao kapitalni infrastrukturni pravac Hrvatske od luke Rijeka (luke od osobitog i međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku) cestovnom i željezničkom komunikacijom, direktno sudjeluje u opsluživanju srednjoeuropskog područja (Austrije, Češke, Slovačke i Mađarske), kao strateškog tranzitnog tržišta riječke luke. Iako je navedeno srednjoeuropsko područje tradicionalno usmjereno na riječki prometni pravac, analiza usmjerenosti tranzitnog prometa srednjoeuropskih država upućuje na opasnost od gubitka toga tržišta s obzirom na prisutnost konkurencije sjevernoeuropskih prometnih pravaca (od luka Hamburg, Rotterdam,...), te konkurencije ostalih sjevernojadranskih pravaca (od luka Kopar i Trst).

Sukladno tome, unatoč geo-prometnim predispozicijama, te pozitivnim prognozama o prometnom rastu i dinamici robnih tokova na koridoru V_B (posebice kada je u pitanju kontejnerski promet), nastavak tendencija rasta udjela sjevernoeuropskih luka u tranzitnom prometu srednjoeuropskih država, može dovesti do značajnog gubitka vrijednog tranzitnog prometa. Time bi konkurentna sposobnost sjevernojadranskog područja, posebice riječkoga prometnog pravca bila osjetno manja od postojećih potencijala.

Kako bi se spriječile navedene tendencije, neophodno je definirati odgovarajuću strategiju koja će integriranim i koordiniranim pristupom spram svih subjekata u logističkom lancu koridora V_B , učiniti taj pravac konkurentnim na vrijednom srednjoeuropskom tranzitnom tržištu i širem europskom okruženju. Samo takvim pristupom Paneuropski koridor V_B može odigrati svoju važnu ulogu u integraciji Hrvatske u europski prometni i gospodarski sustav.

LITERATURA

- [1] Ekonomski memorandum za Hrvatsku, Strategija za gospodarski rast kroz europske integracije, svezak 2, Glavno izvješće, Dokument Svjetske banke, srpanj, 2003.
- [2] Favaretto, T., La situazione delle infrastrutture di trasporto tra l'Italia Nord-orientale, Trieste e l'Europa Centro-orientale e Sud-orientale, Papers ISDEE, 2004.
- [3] <http://devdata.worldbank.org> (27.09.2004.)
- [4] <http://www.hgk.biz.net.hr> (04.06.2004.)
- [5] <http://www.lukarijeka.hr/novosti> (17.05.2003.)
- [6] <http://www.moit.gov.il> (17.06.2004.)
- [7] <http://www.mvp.hr> (16.06.2004.)
- [8] Lučka uprava Rijeka, Info, reklamni materijal, Rijeka, 2003.
- [9] Mencer, I., Marketing, autorizirana predavanja, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, Rijeka, 1992.
- [10] Obnova funkcije luke i Studija razvoja – Projekt riječke luke, Rotterdame Maritime Group, Netherlands, svibanj, 2002.
- [11] Padjen, J., Prometna politika, Informatika, Zagreb, 1996.
- [12] Prometna povezanost Rijeke i njen utjecaj na razvitak luke, Institut prometa i veza, Zagreb, rujan, 2001.
- [13] Statistički ljetopis Republike Hrvatske - 2001. godina, Državni zavod za statistiku, 2002., Zagreb
- [14] Statistički ljetopis Republike Hrvatske - 2002. godina, Državni zavod za statistiku, 2003., Zagreb
- [15] Statistički ljetopis Republike Hrvatske - 2003. godina, Državni zavod za statistiku, 2004., Zagreb
- [16] Statističko izvješće za 2002. godinu, Luka Rijeka, d.d., 2003.
- [17] Statističko izvješće za 2003. godinu, Luka Rijeka, d.d., 2004.
- [18] The Study Plan in the Co-ordination of Transport System in the Region, www.porto.trieste.it (16.2.2001.)
- [19] UN ECE Statistical Data Base and Eurostat, 2001. Croatia

Summary

**RELEVANT INDICES OF TRAFFIC GROWTH AND CARGO FLOW DYNAMISM
ON PANEUROPEAN CORRIDOR V_B**

In relation to different economical, political and other factors which are unpredictable, actual cargo flows are the most advisable basis for analysing and forecasting the cargo demand on traffic route. Therefore the cargo flow directions and their dynamism are at the same time the main indices of the position and transport route competitiveness on the transport service market. With the objective of attaining concrete conclusions on the current, potential and market interest of the Paneuropean corridor V_B (Rijeka-Zagreb-Budapest), which is a corridor of great importance for the integration of Croatia into the European traffic and economic system, this paper analyzes the relevant indices of traffic growth and the dynamism of the turnover of goods. With the analysis of relevant macroeconomic indicators, the paper defines the main international trade partners of Croatia, the dynamics, value, quantity and direction of cargo flows and also international trade exchange and overseas exchange trends of European countries. Since the port of Rijeka is a referred transit point of corridor V_B , particular attention is given to analysis of the port traffic. Because of its geo-traffic position, Central Europe is an important gravitational area and strategic market segment of the corridor V_B . Therefore, overseas directions of cargo flows from Central European transit hinterlands are also analysed. On basis of the results found, predictable conclusions were brought about cargo flows, potential traffic demand and traffic markets, which under the conditions of their surroundings (alternative transport routes) gravitate towards the Paneuropean corridor V_B .

Key words: Paneuropean corridor V_B , cargo flows, traffic demand

*Faculty of Maritime Studies Rijeka
Studentska 2, 51000 Rijeka
Croatia*