

Prof. dr. sc. **Ivo Marković**
Institut prometa i veza
Kušlanova 2, Zagreb
Mirela Muić, dipl. ing.
Institut prometa i veza
Kušlanova 2, Zagreb
Dalibor Vučić, dipl. ing.
Hrvatske željeznice, Razvoj i investicije
Mihanovićeve 12, Zagreb

Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka

Sažetak

Glavne morske luke u europskim i svjetskim relacijama već su prije nekoliko desetljeća postale bitan čimbenik (glavna čvorišta) u povezivanju svih prometnih grana u transportu roba, osobito u prometovanju suvremenim tehnologijama transporta. To je izuzetno značajno za transport tranzitnih, kao i roba izvozno-uvoznog karaktera.

Zbog toga je neophodno glavne morske luke optimalno osuvremeniti kako infrastrukturom, tako i suprastrukturom. Gledano s tog aspekta, Luka Rijeka ima optimalne uvjete za povezivanje svih transverzalnih i longitudinalnih prometnih koridora, u cilju efikasnog i kvalitetnog transporta roba "od vrata – do vrata".

Prema navedenim činjenicama, korisnici luke Rijeka trebaju, na određeni način, biti sudionici sufinanciranja i kreiranja novih lučkih kapaciteta, uz punu podršku Republike Hrvatske putem donošenja odgovarajućih mjera gospodarske politike i instrumentarija.

Ključne riječi: Luka Rijeka, razvoj, povezanost

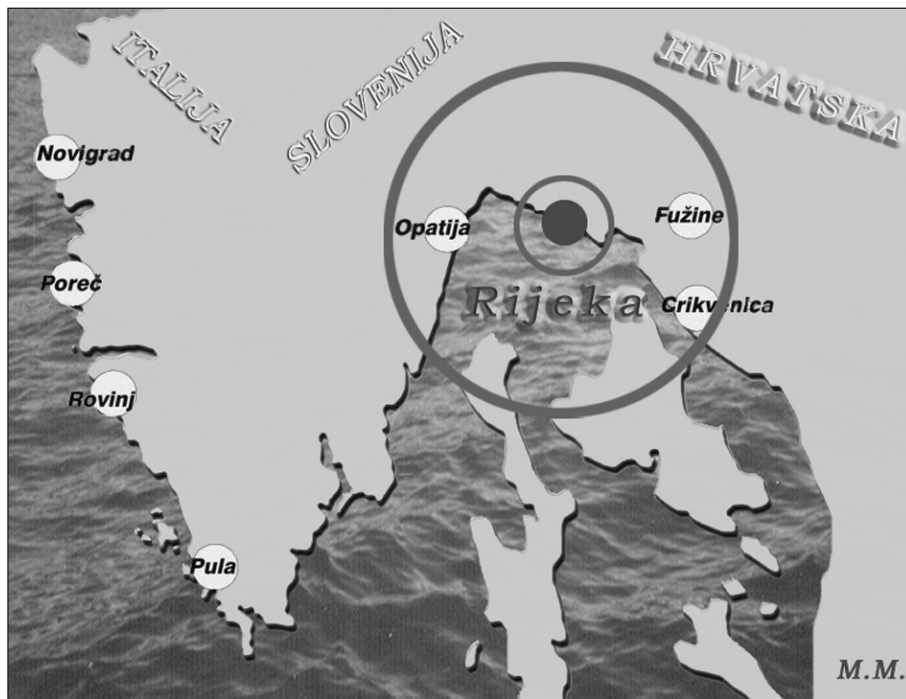
1. Uvod

Prostor Hrvatske specifičnog je oblika. U prometnom pogledu sjeverni dio ima izgrađenu prometnu os, dok je južni u začetku. Luka Rijeka naša je glavna pomorska komunikacija sa svijetom. Posredstvom toga trebalo bi iskoristiti taj naziv i s njom povezati zaleđe za dobrobit cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske. Krajnji cilj je umrežavanje cjelokupnog prostora Hrvatske.

2. Položaj Luke Rijeka

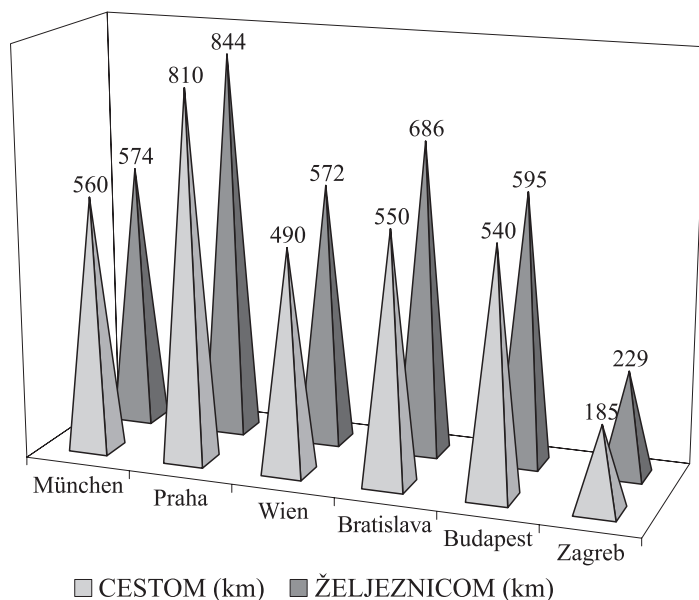
Luka Rijeka leži u prirodno zaštićenom Kvarnerskom zaljevu te kroz kupsku dolinu ima mogućnost iznimno kvalitetnog povezivanja sa Zagrebom, pa time i s Panonskom nizinom, odnosno Podunavljem i središnjom Europom (slika 1.).

Slika 1. Položaj Luke Rijeka



Zbog takvog položaja Luka Rijeka se nalazi unutar gravitacijskog područja srednjoeuropskih zemalja (Hrvatska, Mađarska, Slovačka, Austrija, Slovenija, južna Poljska i južna Njemačka) kao i istočnih zemalja (Bosna i Hercegovina, Srbija - Crna Gora, Bugarska, Rumunjska i zapadna Ukrajina). Na grafu 1. prikazana je cestovna i željeznička udaljenost Rijeka od nekih europskih destinacija.

Graf 1. Udaljenost između Rijeke i pojedinih europskih gradova



Skup sjevernojadranskih luka Kopar, Trst-Monfalcone i Rijeka imaju slične geoprometne prednosti. Prednost Luke Rijeka je u dubini prilaznog mora. Dubina omogućuje pristajanje i najvećih brodova. Zbog nastale situacije i njenih uzroka, političkih, gospodarskih i ratnih zbivanja, u proteklih dvadesetak godina došlo je do stagnacije u razvoju Rijeke, a osobito u razvitku riječke luke. Bez obzira na prednosti, a zahvaljujući pomenutim uzrocima, promet Riječke luke preuzele su Luke Kopar i Trst.

Prednost sjevernojadranskih luka pred lukama Sjevernog mora ili Baltika (tablica 1.) proizlazi iz najkraćeg morskog puta između Europe i Bliskog i Dalekog istoka. U budućnosti treba računati na preusmjeravanje srednjeeuropskih i istočnoeuropskih tokova roba prema Dalekom istoku na riječki prometni pravac.

Tablica 1. Udaljenosti važnijih svjetskih luka od luka sjevernog Jadrana i Sjevernog

Luke	Sjeverni Jadran (Nm)	Sjeverno more (Nm)
Port Said	1.294	3.564
Bombay	4.340	6.610
Singapore	6.308	8.578
Hong Kong	7.767	10.037
Pusan	9.169	11.466

mora

Značenje Rijeke proizlazi iz njenih dodatnih prometnih veza prema Istri, kvarnerskom otočju, Lici, te zapadnoj i središnjoj Bosni, kao i vezama preko Ljubljane s Austrijom i južnom Njemačkom.

Specifičan položaj Luke Rijeke karakteriziran je nedostatkom kvalitetnih ravnih prostora uz morsku obalu, što otežava i znatno poskupljuje razvoj lučkih djelatnosti. Uz dubinu mora iznimno bi bilo važno prometni sustav, kao cjelinu, u svom razvitku temeljiti na suvremenim transportnim tehnologijama i najsuvremenijim tehničko-tehnološkim rješenjima u osmišljavanju razvitka Grada Rijeke i šireg područja glede prometa i prometnih terminala, kako za prijevoz putnika, tako i, osobito, za prijevoz tereta.

Kašnjenje u izgradnji zaobilaznice Rijeke, te izgradnje autoceste između Zagreba i Rijeke uz kašnjenje u rekonstrukciji riječkog željezničkog čvora dovelo je do stagnacije u razvoju prometnog sustava Republike Hrvatske, ali i do stagnacije u razvitku Grada Rijeke, a ujedno i Luke.

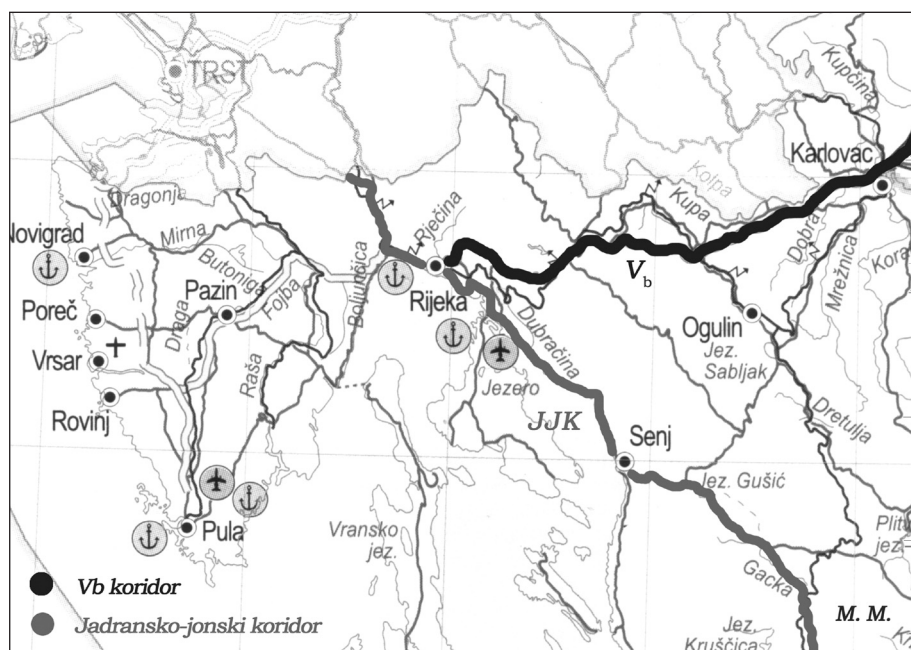
Znatno slabije prometne veze Riječke luke, kako željezničke, tako i cestovne te nedostatni i nekvalitetni prostori na kopnu znatno ometaju razvitak Riječke luke. Sustav Riječke luke također je nekvalitetno međusobno povezan cestovnim i željezničkim vezama. Te veze se ostvaruju kroz najuže središte grada, što stvara nepovoljne odnose Grada Rijeke i Luke. Taj problem moguće je kvalitetno razriješiti postupnim razvitkom Luke i Grada Rijeke kao cjeline integriranja razvojnih komponenta luke, terminala i središta grada.

Na području Rijeke, kao središta Primorsko-goranske županije, sijeku se dva iznimno važna prometna koridora: V europski koridor (ogranak Vb) i Jadransko-jonski koridor (slika 2.).

Jadransko-jonski koridor povezuje alpske zemlje te Padsku dolinu, odnosno najrazvijeniji dio Italije, primorski dio Slovenije preko Hrvatske, južnih dijelova Bosne i Hercegovine te Crne Gore, Albanije, Grčke, s Makedonijom, Bugarskom i Turskom. Za Republiku Hrvatsku od strateškog je značenja poticanje izgradnje Jadranske autoceste koja se velikim dijelom podudara s trasom Jadransko-jonskog koridora.

Koridor Vb povezuje prometne tokove od Budimpešte, koji teku preko Zagreba, prema Rijeci, odnosno Kvarnerskom zaljevu, povezujući Panonsku nizinu i značajna područja istočnog dijela središnje Europe s Rijekom, odnosno sjevernim dijelom Jadranskog mora (Kopar, Venecija, Padska nizina).

Slika 2. Rijeka – točka sjecišta Jadransko-jonskog i Vb koridora



Osim toga, položaj Rijeke je trajno značajan i zbog činjenice da su prirodne veze Panonske nizine s Jadranskim morem, a time i Sredozemljem najpovoljnije dolinom Kupe koja je stiješnjena s dva značajna planinska područja Europe, Alpskim i Dinarskim. To je dalo trajno obilježje Gradu Rijeci kao jednom od najznačajnijih prometnih čvorišta na jugu Europe.

3. Povezanost Podunavlja i Jadrana

Povezivanje Podunavlja i Jadrana bitno je za sve regije i područja kojima prometni tokovi te orijentacije prolaze. Zbog toga je moguć gospodarski razvitak i napredak područja povijesno baziranih i orijentiranih na Jadran.

Godinama, možemo reći i stoljećima, postoji ideja o međusobnom spajanju Dunava i Save. Uvidjelo se da takav prijedlog, a na kraju i izvedbeno rješenje, skraćuje plovidbeni put uzvodno od Vukovara i uzvodno od Šamca za oko 418 km, a nizvodno od ušća Save u Dunav i uzvodno od Šamca za oko 85 km.

Slika 3. Mogućnost povezivanja Podunavlja i Jadrana Hrvatske



Pretpostavka značajnijeg preseljenje prometnih tokova na riječni promet bilo bi potaknuto izgradnjom kanala Vukovar-Šamac. Promet na rijekama nakon toga postao bi mogući pokretač sveukupnog razvoja Hrvatske.

Nakon izgradnje kanala Vukovar-Šamac, čime bi se dokinula prirodna prepreka, trebalo bi kanalizirati rijeku Savu od Šamca do Siska za plovne gabarite. Logični slijed bila bi izgradnja ravničarske pruge od Karlovca (Zagreba) do Rijeke (slika 3.).

Uz izgradnju kanala i pruge te kanaliziranja rijeke Save, u kombinaciji s izgradnjom Savskog pristaništa, bio bi stvoren put za međunarodne tranzitne tokove od Podunavlja do Jadrana i obratno.

Tako koncipiran put, uz plovnu kičmu Europe (kanal Rajna-Majna-Dunav), tvorio bi najpovoljniji kombinirani put od Jadrana prema zemljama Srednje Europe, a ujedno i vezu Hrvatske prema Mađarskoj, Austriji, Njemačkoj i crnomorskim lukama.

Danas gledano, nakon što je izgrađen i pušten u promet kanal Rajna-Majna-Dunav, dio tereta iz austrijskih i dunavskih luka biva upućen u njemačke i nizozemske luke. Ako u bližoj budućnosti projekt izgradnje kanala ne bude realiziran, uz takvo današnje stanje prometni supstrati koji prirodno pripadaju jadranskom toku bit će u nepovrat izgubljeni.

Tranzitna važnost Hrvatske proizlazi iz prostornog položaja dvaju važnih transeuropska prometnih pravaca: longitudinalni, koji povezuje Zapadnu i Srednju Europu s njezinim jugoistokom i Bliskim istokom i transverzalni, koji povezuje Baltičko more preko srednjeg Podunavlja s Jadranskim morem. Takav prirodni slijed prometnih pravaca preduvjet je ukupnog razvoja Luke Rijeke, a ujedno i cijele Hrvatske.

4. Promet robe u Luci Rijeka

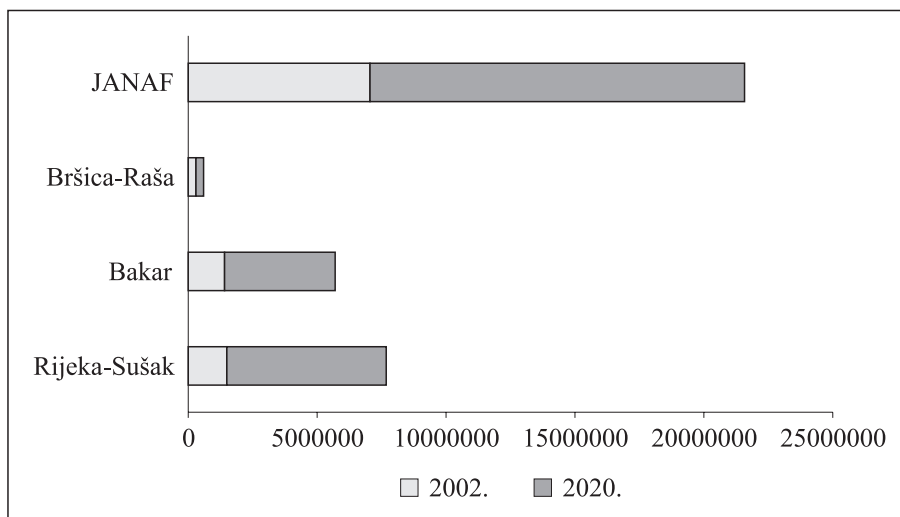
Hrvatska ostvaruje najveći dio uvoza i izvoza preko Riječke luke, gotovo 70% ukupno ostvarenog prometa roba u Hrvatskoj. Luka Rijeka predstavlja glavnu točku križanja tranzitnih tokova prometnog sustava Hrvatske. Tijekom 1998. godine tranzit je činio 27% prometa roba u Luci Rijeka.

U prva tri mjeseca 2003. godine u Luci Rijeka pretovareno je 747.050 tona tereta što je, u odnosu na 2002. godinu, rast od 10%. Kontejnerski promet porastao je za 60%. Primjera radi, u ožujku 2003. godine pretovareno je 3.000 TEU-jedinica, što je za 58% više od prometa kontejnera za isti mjesec 2002. godine, dok je rasuti teret veći za 20%.

Zahvaljujući modernizaciji kontejnerskog terminala Riječke luke završene krajem studenog 2002. godine, došlo je do kontinuiranog povećanja kontejnerskog prometa. U prvih pet mjeseci 2003. godine kontejnerski promet je 50% veći od ostvarenog 2002. godine.

Procjenjuje se da bi prekrcaj tereta u Luci Rijeka u 2020. godini trebao biti daleko veći od 50% u odnosu na 2002. godinu (graf 2.).

Graf 2. Prognoze ukupnog prekrcaja tereta Luke Rijeka za 2020. godinu



U razdoblju od 1991. do 1995. godine došlo je do smanjenja prometa za više od polovice. Uzroci stanja proizlaze iz ratnih uvjeta, nedostatka prostora za potrebe širenja Luke i loše povezanosti na cestovnu i željezničku prometnu mrežu.

Ukupni promet sjevernojadranskih luka (Trst, Kopar i Rijeka) iznosio je 1993. godine 15.619.000 tona, dok je isti 2000. godine iznosio 24.010.000 tona. Luka Rijeka

bilježi pad u ukupnom prometu sjevernojadranskih luka i to sa 27,8% u 1993. godine na 10,7% u 2000. godini (tablica 2.)

Tablica 2. Ukupan promet sjevernojadranskih luka – 1993.-2000.

u 000 tona

	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.
Trst	6.150	6.179	8.018	9.187	7.684	10.275	10.444	12.124
Koper	5.122	5.344	6.713	6.523	7.270	8.608	8.337	9.322
Rijeka	4.347	3.555	3.705	2.309	2.523	3.289	2.546	2.564
Ukupno	15.619	15.078	18.436	18.019	17.477	22.172	21.327	24.010
Udio Rijeke %	27,8	23,6	20,1	12,8	14,4	14,8	11,9	10,7

Izvor: Dvogodišnji plan razvoja Luke Rijeka za 2002. i 2003. godinu, Lučka uprava Rijeka

U 1993. godini u tranzitnom prometu ostvareno je 1,3 milijuna tona tereta, dok je u 1994. godini on porastao na 2,0 milijuna tona, odnosno zabilježen je porast od 51% u odnosu na 1993. godinu. Međutim, već u 1995. godini tranzitni promet bilježi veliki pad, 53% u odnosu na 1994. godinu, tako da je u 1995. ostvario svega 1,1 milijun tona tereta. U 1996. i 1997. godini tranzitni promet je u povećanju i to 60% u 1996. godini i 20% u 1997. godini. Tijekom 1997. godine ostvareno je 2,1 milijun tona tereta. Pad tranzitnog prometa bilježi se u 1999. godini i to 25% i promet od 1,6 milijuna tona, dok je u 2000. godini tranzitni promet iznosio 1,9 milijuna tona i porast od 21%.

Krajem svibnja 2003. godine Uprava Luke Rijeka i njena tvrtka kćer Jadranska vrata potpisali su u Rimu ugovor o poslovnoj suradnji sa ZIM ISRAEL NAVIGATION CO. Ltd. (ZIM LINE) iz Haife. ZIM LINE je vodeći linijski brodar s više od sto kontejnerskih brodova i flotom od 80 tankera i brodova za rasute terete. Uključivanjem Rijeke, tj. njenog kontejnerskog terminala, u redovne rute brodara trebalo bi pridonijeti povećanju prometa na terminalu za novih 10.000 do 15.000 kontejnera za riječki prometni pravac. Treba računati i na daljnje preusmjerenje srednjoeuropskih i istočnoeuropskih roba prema Dalekom istoku na riječki prometni pravac. To znači da bi promet od približno 60.000 TEU-a iz 1989. godine mogao biti skoro dosegnut.

Riječka je luka je sredinom rujna 2003. godine uključena u ZIM-ov Global Services Asia-Mediterranean-Pacific (AMP). AMP Global Services održava 13 kontejnerskih brodova – matica. Rijeka će redovnom brodskom linijom Pusan-Shanghai-Hong Kong-Singapore-Colombo-Rijeka-Haifa biti povezana s najvećim lukama Dalekog istoka, Amerike i Kanade.

Trend povećanja tranzitnog prometa robe u morskim lukama vidljiv je u razdoblju od 1997. do 1999. godine. U 2000. godini zabilježen je pad od 8,8% u odnosu na 1992. godinu. Tijekom 2001. tranzitni promet je povećan za 91,2 % u odnosu na 1992. godinu. Uključivanjem u ZIM-ov Global Services očekuje se daljnje povećanje tranzitnog prometa. Izvoz preko naših luka od 1992. do 2001. godine bilježi porast,

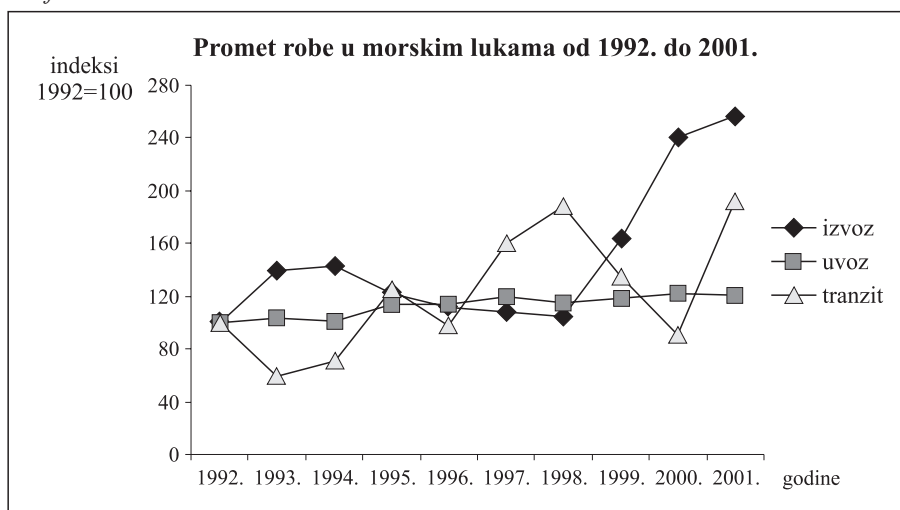
dok je u 2001. godini porastao za 156,8% u odnosu na 1992. godinu. Uvoz ima nešto manji rast u odnosu na izvoz, ali ipak je vidljivo povećanje i ono u 2001. godini iznosi 20,4% u odnosu na 1992. godinu (tablica i graf 3.).

Tablica 3. Promet robe u morskim lukama od 1992. do 2001.

godina	1992.	1993.	1994.	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
izvoz	100,0	139,6	142,9	122,5	111,7	107,9	104,2	163,7	240,3	256,8
uvoz	100,0	103,0	101,3	113,9	114,3	119,8	115,1	119,0	121,5	120,4
tranzit	100,0	59,7	71,0	125,6	98,1	160,3	187,9	135,1	91,2	191,2

1992=100

Graf 3. Promet robe u morskim lukama od 1992. do 2001.



5. Zaključak

Izgradnja prometnica pridonosi razvoju područja kojim prolazi. Luka Rijeka i kanal Vukovar-Šamac imaju veliku važnost u povezivanju panonskih i jadranskih hrvatskih prostora, odnosno Podunavlja i Jadrana – preko Karlovca do Zagreba, a zatim od Zagreba prema Budimpešti i hrvatskom Podunavlju, tj. prometni pravac od jugozapada zemlje prema sjeveru. Takva koncepcija imala bi za posljedicu približavanje luka sjevernog mora našim prostorima, bilo kroz vid krajnje destinacije ili tranzitnog područja. Težište je stavljeno na promet roba koje bi kolale riječno-željezničko-morskim putem.

Literatura

- [1] Prijedlog generalnog urbanističkog plana grada Rijeke 2000-2020. godine, Zavod za urbanizam Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Grad Rijeka – Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, Direkcija za urbanizam i ekologiju, Rijeka, prosinac, 2001.
- [2] Studija o prostorno-prometnim elementima trase autoceste na Jadransko-jonskom koridoru na području Primorsko-goranske županije, Institut prometa i veza, Zagreb, listopad, 2002.
- [3] Zemaljsko-pomorski PUTNIČKI TERMINAL RIJEKA, Županijski zavod za održivi razvoj i prostorno planiranje, Rijeka, veljača, 2002.
- [4] Skataretiko, A.: Jadransko-jonska autocesta, još jedna žila kucavica Hrvatske, Ceste i mostovi, broj 5-6, Zagreb, svibanj-lipanj 2003.
- [5] Šarić, M.: Značenje jadransko-jonske regije u perspektivi Europske unije, Ceste i mostovi, broj 5-6, Zagreb, svibanj-lipanj 2003.
- [6] Marušić, J., Kolovrat, I.: Višenamjenski kanal Dunav-Sava (VKDS), Hrvatska vodoprivreda, broj 97, listopad, 2000.
- [7] Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2002, Zagreb
- [8] <http://www.lukarijeka.hr>
- [9] <http://www.grad-rijeka.hr>
- [10] <http://www.pgz.hr>
- [11] <http://www.mvp.hr>

Ivo Marković
Mirela Muić
Dalibor Vučić

Position and Development Prospects for the Port of Rijeka

Summary

Major sea ports within the European and global trading limits have grown several years ago to become major hub points, linking all the branches within the seaborne traffic, particularly where modern transport technologies are concerned. This is exceptionally important where the transport of goods in transit and exported / imported goods is involved.

For this reason, it is necessary for major sea ports to be subject to an optimum up-grading in terms of infrastructure as well as suprastructure.

From this point of view, Rijeka appears to meet optimum conditions which are likely to enable all transversal and longitudinal traffic routes to be appropriately linked for the purpose of an efficient and high-grade door-to-door transportation.

Consequently, port users should be required in some way to participate in the funding and introduction of new port facilities, apart from necessary support from Croatian Government to be exercised to a full extent through appropriate economic policy and instruments.

Key words: port of Rijeka, development, linking

Posizione e prospettive di sviluppo del porto di Rijeka (Fiume)

Sommario

I principali porti marittimi sulle rotte europee e mondiali sono già da alcuni decenni fattori essenziali (nodi principali) per il collegamento dei settori di trasporto merci, soprattutto grazie all'impiego delle odierne tecnologie di trasporto. Ciò risulta estremamente significativo sia per il trasporto di merci in transito che per le merci d'esportazione ed importazione.

A questo scopo è indispensabile un ammodernamento ottimale dei principali porti marittimi provvedendoli di infrastrutture e sovrastrutture idonee. Considerato sotto questo aspetto, il porto di Rijeka (Fiume) possiede condizioni ottimali per il collegamento dei corridoi di comunicazione in senso trasversale e longitudinale, con l'obiettivo di offrire un trasporto efficiente e di alta potenzialità "da porta a porta".

Da quanto sopra esposto è necessario che i fruitori del porto di Rijeka (Fiume) partecipino in forma ben precisa al finanziamento e alle esigenze di potenziamento delle sue capacità portuali. È auspicabile inoltre un coinvolgimento della Repubblica di Croazia affinché adottati misure e strumenti idonei per una politica economica adeguata.

Parole chiave: porto di Rijeka (Fiume), sviluppo, collegamento

