

**Sanja Barić**, B. Sc.  
**Iva Devčić**, B. Sc.  
**Martina Valenčić**, B. Sc.  
Pomorski fakultet u Rijeci  
Studentska 2, 51000 Rijeka, Hrvatska

---

## **Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst**

### **Sažetak**

Povoljan prometni položaj riječke luke, duga pomorska tradicija i sve intenzivnija ulaganja u tehnologiju prekrcaja izdvojili su riječku luku izvan nacionalnih okvira te je smjestili u red priznatih luka na važnim pomorskim pravcima. U ovome radu analiziran je kontejnerski promet riječke luke u razdoblju od 2000. do 2008. godine i ujedno prikazano stanje kontejnerskog prometa u konkurentskim lukama Kopar i Trst. Dan je osvrt na tendencije razvitka kontejnerskog prometa Luke Rijeka te je opisan Rijeka Gateway Projekt kao najvažniji projekt razvoja riječke luke i utjecaja koji on ostvaruje na cijelu regiju.

**Ključne riječi:** Luka Rijeka, kontejnerski promet, Luka Kopar, Luka Trst

### **1. Uvod**

Kontinuiranim razvitkom novih tehnologija transporta, od kojih je osobito važna kontejnerizacija, dolazi do velikih promjena u pomorstvu, ali i prometu uopće, te se reflektira na gospodarstvo pojedinih zemalja. S obzirom na činjenicu da se porast kontejnerskog prometa ostvaruje mnogo brže nego što ga prati rast prateće infrastrukture, luke su primorane širiti i prilagođavati svoje kapacitete novonastalim uvjetima.

Trend brzog razvitka i svih promjena odnosi se i na kontejnerski promet riječke luke, a uspjeh joj ovisi upravo o raspoloživim kapacitetima te količini prekrcajanog tereta. Da bi Luka Rijeka ostvarila svoje poslovne ciljeve, potrebna joj je odgovarajuća lučka mehanizacija i dovoljno veliki smještajni kapaciteti kojima će biti spremna riješiti sve izazove modernog i brzog poslovanja.

Svrha i cilj ovog istraživanja je prikazati analizu kontejnerskog prometa Luka Rijeka, Kopar i Trst s osvrtom na njihove razvojne planove koji će u budućnosti imati vrlo značajnu ulogu u daljnjem poslovanju. Isto tako, bitno je ukazati i na konkurentnost

riječke luke kao važne luke sjevernog Jadrana te prikazati njene afirmirajuće potencijale koji će je zasigurno smjestiti među optimalne luke na kontejnerskim putovima usmjerenim na tržišta srednje i srednjo-istočne Europe.

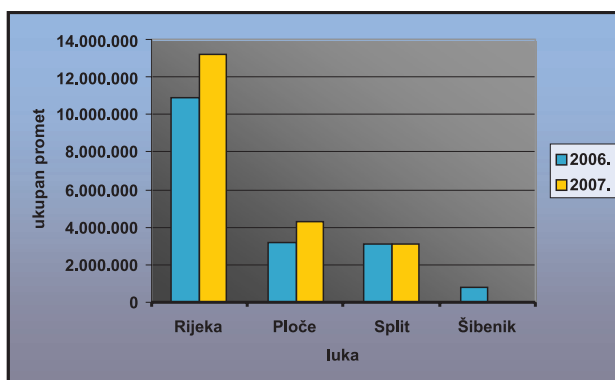
## 2. Osnovna obilježja poduzeća Luka Rijeka s osvrtom na kontejnerski terminal Brajdica

Luka Rijeka, prva luka Republike Hrvatske, sastavni je dio sustava luka sjevernog Jadrana te u značajnijoj mjeri pridonosi razvitku gospodarstva Hrvatske. Predstavlja najveću luku na Jadranu i najvažniju luku Republike Hrvatske, a riječki prometni pravac najvitalniji je kopneno-pomorski prometni pravac hrvatske države.

Danas je riječka luka nezaobilazan čimbenik u pomorskom prometu zemalja srednje i srednjo-istočne Europe. Zakonska regulativa Republike Hrvatske (Pomorski zakonik iz 1994.g. i Zakon o morskim lukama iz 1995.g.) razvrstala je riječku luku kao luku od osobitog međunarodnog i gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku i dodijelila joj status luke otvorene za međunarodni javni promet.<sup>1</sup>

Dobar prometni položaj riječke luke, pomorska tradicija i sve intenzivnija ekonomska globalizacija kao opće okruženje Republike Hrvatske, izdvojili su riječku luku i pripadajući kopneno-pomorski prometni pravac iz nacionalnih okvira. Svaka prekrcana tona tereta u riječkoj luci izravno se reflektira na hrvatsko gospodarstvo i donosi prihod nizu poslovnih subjekata u zemlji. U njoj se prekrcva više od 70% ukupnog prometa svih hrvatskih luka i gotovo cijeli tranzitni promet.

Grafikon 1. Ukupan promet hrvatskih luka: Rijeka, Ploče, Split i Šibenik u razdoblju od 2006. - 2008. godine



Izvor: izradili autori

<sup>1</sup> <http://www.lukarijeka.hr/hr/povijest.html> (05.01.2009.)

Mala udaljenost od ruta kojima se kreću kontejnerski brodovi na linijama oko svijeta prednost je riječke luke, koja se u posljednjih nekoliko godina pravilno valorizira, a sve u cilju povećanja kontejnerskog prometa. Uz novu prekrcajnu opremu, jake strateške partnere, razvoj feeder-servisa i sve intenzivniju suradnju s brodarima svjetskog značenja, osigurane su predispozicije bitnog povećanja kontejnerskog prometa u riječkoj luci. Jasno je da ona danas oštro konkurira susjednim lukama, ne samo cijenom, već i kvalitetom i brzinom usluge, što su kriteriji koji će zasigurno povećati obim svjetske trgovinske razmjene.

Luku Rijeka d.d. čini nekoliko lučkih terminala predstavljajući zasebne cjeline koje u međusobnoj interakciji tvore jedinstveni lučki prostor. Osnovna prednost riječke prema konkurentskim lukama je prirodna dubina mora kako u zaljevu, tako i u samim lučkim bazenima. Svaki terminal zadužen je za manipulaciju pojedinih vrsta tereta i posjeduje odgovarajuću transportnu, skladišnu i prijevoznu opremu. Terminali se nalaze u Slobodnoj zoni, što znači da se proizvodnja, oplemenjivanje, prijevoz i pretovar robe mogu obavljati bez plaćanja PDV-a i carinskih pristojbi. Ukupni kapaciteti luke procjenjuju se na 33 milijuna tona godišnje, od čega se 24 milijuna tona odnosi na naftu i naftne derivate, a 9 milijuna tona na promet generalnog i rasutog tereta.<sup>2</sup>

Kontejnerski terminal smješten je u sušačkom dijelu luke Rijeka. Njegova ukupna površina iznosi 122.234 m<sup>2</sup>, od čega oko 15.000 m<sup>2</sup> čine skladišni prostori za punjenje i pražnjenje kontejnera (CFS), te kapaciteti za njihovo čišćenje i popravak. Dužina obale (pristaništa) je 514 m, a dubina mora od 12 m omogućuje prihvat brodova do 35.000 DWT. Maksimalni godišnji kapacitet kontejnerskog terminala iznosi 170.000 TEU, a jednokratni kapacitet uskladištenja kontejnera iznosi 5.000 TEU. U planu je povećanje veličine terminala produljenjem pristaništa „Jug“ oko 250 m, kao i pomicanje carinske ograde na cijeli ranžirni kolosijek stanice Sušak čime bi se dobile dodatne površine i povećao kapacitet željezničkog pretovara.<sup>3</sup>

### **3. Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u razdoblju od 2000. godine do danas**

Rijeku prati duga povijest protoka prometa kroz luku koja započinje već početkom 18. stoljeća. Promet u riječkoj luci imao je svoje dobre i loše faze. Najčešći razlozi njegova osciliranja bili su vezani uz ratna razaranja zbog čega je velik dio lučkih kapaciteta uništen te je promet riječke luke bio u fazi stagniranja. Od 1996. godine postupno se počeo povećavati prekrcaj preko riječke luke.

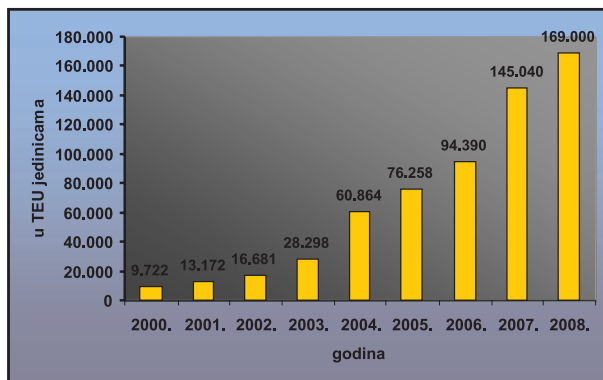
Svoje najbolje doba, kada je u pitanju kontejnerski promet, Luka Rijeka proživljava posljednjih nekoliko godina. U minulih deset godina riječka luka povećala je kontejnerski promet sa 10 tisuća TEU-a na 169 tisuća TEU-a u 2008. godini, s planom

<sup>2</sup> <http://www.portauthority.hr/rijeka/info.shtml> (05.01.2009.)

<sup>3</sup> [http://www.lukarijeka.hr/hr/terminali\\_kontejnerski\\_i\\_roro.html](http://www.lukarijeka.hr/hr/terminali_kontejnerski_i_roro.html) (05.01.2009.)

prekrcaja 200 tisuća kontejnera u 2009. godini.<sup>4</sup> No, da bi se to postiglo potrebno je neprestano ulagati u lučku mehanizaciju i infrastrukturu, što će pridonijeti da glavna hrvatska luka postane još konkurentnija na europskom i svjetskom tržištu.

*Grafikon 2. Kontejnerski promet Luke Rijeka u razdoblju od 2000.-2009. godine*



*Izvor: izradili autori*

Analizirajući podatke iz Grafikona 2. vidimo da je promet kontejnera u stalnom, a u nekim dijelovima čak i naglom porastu. Nakon 1999. godine započinje tehnološka i organizacijska modernizacija kontejnerskog terminala a rezultat toga je i porast prometa kontejnera – već 2004. godine 60.864 TEU<sup>5</sup>, što najbolje pokazuje značenje riječke luke u sustavu kontejnerizacije i afirmira luku Rijeka kao najznačajniju logističku i prometnu točku ukupnoga prometnog sustava Republike Hrvatske.

Ono što Luku Rijeka čini veoma frekventnom je njezina odlična prometna povezanost s kontinentom, ali i s morem. Ona ima najlakši pristup s mora te najbolju povezanost sa zaleđem od svih luka Republike Hrvatske, a osobito razvijenu prometnu infrastrukturu sa srednjom i srednjo-istočnom Europom.

Godine 2001. u riječkoj je luci ostvaren prekrcaj 20.000 kontejnera, a sljedeće godine planirano je povećanje za oko 25%, što je i ostvareno te je tako kontejnerski promet za 2002. godinu iznosio 16.681 TEU.<sup>6</sup> Iste je godine u Luci Rijeka, nakon više od dvadeset godina, uvedena 34,5 milijuna dolara vrijedna obalna mehanizacija, što je dodatno utjecalo na porast prometa u nadolazećim godinama.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> <http://limun.hr/main.aspx?id=389172&page=1> (05.01.2009.)

<sup>5</sup> Interna dokumentacija poduzeća „Luka Rijeka“

<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> <http://www.nacional.hr/clanak/16244/rijeka-napokon-preotima-teret-koparskoj-luci> (06.01.2009.)

Posljednje dvije godine pamtit će se po izuzetno uspješnim rezultatima poslovanja. U prvom tromjesečju 2007. godine promet kontejnera kroz riječku luku povećan je za 40% u odnosu na isto razdoblje prethodne godine.<sup>8</sup> Šest mjeseci kasnije promet je iznosio 107.437 kontejnerskih jedinica, i u odnosu na isto razdoblje 2006. godine, povećan je za 41.001 TEU (62%). U tom segmentu prometa tereta Luka Rijeka je u samo devet mjeseci 2007. godine za 14% premašila ukupni kontejnerski promet ostvaren u cijeloj 2006. godini.<sup>9</sup> S obzirom na prekrcane kontejnere u 2007. godini, u luci očekuju da će naredne godine broj kontejnera biti 10 do 25 posto viši.<sup>10</sup> Iako se porast kontejnerskog prometa očekivao, promet od 145.000 TEU bilo je svojevrsno iznenađenje za Luku Rijeka.

Unatoč početku svjetske gospodarske krize, 2008. godina zaključena je s novim prometnim rekordom najveće hrvatske luke, luke Rijeka jer je u posljednjim danima stare godine premašena brojka od 6 milijuna tona suhog tereta, čime je dostignuta razina prometa iz 1987. godine kada je u luci bilo zaposleno 7.500 radnika, sedam puta više nego danas. Ostvaren je i rekord u kontejnerskom prometu sa 169.000 pretovarenih TEU-a, što je trostruko više od najboljega prijašnjeg rezultata iz 1989. godine.<sup>11</sup> U Luci Rijeka nadaju se da će ove brojke zadržati i u narednoj godini, jer se globalna kriza, ipak, osjeća na svim razinama, pa zaključuju da će prvo tromjesečje biti presudno za cijelu godinu.

S obzirom na činjenicu da se planirani porast kontejnerskog prometa ostvaruje mnogo brže nego što ga prati rast prateće infrastrukture, Luka Rijeka morat će, pod hitno, proširiti kontejnerski terminal. Tako će novih 500 metara obale na Brajdici omogućiti primanje brodova tzv. nove generacije.<sup>12</sup> Do 2010. godine trebalo bi biti izgrađeno prvih 300 metara, od sveukupnih oko 1.000 Zagrebačkog pristaništa, gdje će dubina mora od 17 metara omogućavati prihvat najnovijih kontejnerskih brodova na svijetu kapaciteta 9.000 TEU-a.

#### 4. Analiza kontejnerskog prometa konkurentskih luka Kopar i Trst

Područje sjevernojadranskog pravca, reprezentativne luke Trst, Kopar i Rijeka su luke koje su se uvukle u europsko kopno na južnoeuropskom obalnom području. Te luke predstavljaju najbliži izlaz na more za kontinentalne zemlje svoga zaleđa.

Luka Kopar je najmlađa u promatranom kontekstu sjevernojadranskih luka i jedina koja se razvila bez jače pomorske tradicije. Njezin razvoj započeo je izgradnjom

<sup>8</sup> <http://www.poslovni.hr/40881.aspx> (06.01.2009.)

<sup>9</sup> <http://www.poslovni.hr/65158.aspx> (06.01.2009.)

<sup>10</sup> <http://www.jadranbrod.com/modules.php?name=News&file=article&sid=16178&mode=thread&order=0&thold=0> (06.01.2009.)

<sup>11</sup> <http://www.rijekadanas.com/luka-rijeka-premašila-rekord-iz-1987/> (06.01.2009.)

<sup>12</sup> <http://www.poslovni.hr/72786.aspx> (06.01.2009.)

željezničke pruge Kopar-Prešnica 1967. godine.<sup>13</sup> Izgradnja te pruge bila je tada od presudnog značenja za mladu luku jer je omogućila vrlo intenzivan rast prometa. Koparska je luka godinama investirala u izgradnju kopnenih prometnica te je danas vrlo dobro povezana cestovnim i željezničkim pravcima, što uvelike pridonosi razvoju i dobrom poslovanju luke. Uz prometnu i trgovačku funkciju, luka razvija industrijsku funkciju za čiji smještaj raspolaze velikim slobodnim površinama u njejoj neposrednoj blizini koje se mogu poširiti nasipavanjem što nije slučaj kod ostalih luka sjevernojadranskog pravca.

Među trima jadranskim lukama, luka Trst je zasigurno ona s najdužom povijesti koja seže u davnu 1719. godinu kada je bila jedan od glavnih generatora tehnološkog razvitka srednje Europe. Razvijala se zahvaljujući prednostima svoga geografskog položaja i ambicijama kontinentalnog zaleđa. Porast važnosti tršćanske luke započinje početkom 18.st., kada je istodobno s Rijekom, proglašena slobodnom lukom.<sup>14</sup> Luka Trst se danas sastoji od tri dijela: trgovačke, industrijske i naftne luke. Trgovačka je funkcija luke najrazvijenija. U usporedbi s koparskom i riječkom lukom, tršćanska je luka gotovo trostruko bolje povezana željeznicom, što dovoljno govori o mogućnosti protoka robe.

## 5. Kontejnerski promet luke Kopar

Od početka svog razvoja pa sve do danas koparska luka bilježi stalan porast prometa. Luka Kopar deset je puta površinski veća od riječke, što joj ujedno omogućuje da ostvari i veći godišnji promet. Međutim, razvoj koparske luke ograničen je dubinom mora, oko 12 metara, dok riječka luka, uz Zagrebačku obalu ima dubinu mora od 18 metara, što omogućuje prihvat najvećih kontejnerskih brodova na svijetu.<sup>15</sup>

Najveći problem luke Kopar je nedostatak kapaciteta za pretovar te slaba infrastrukturna povezanost s cjelinom, stoga je, prije svega, potrebno povećati samu površinu luke jer postojeća nije dovoljna za ukupan dnevni promet. U koparskoj luci su svjesni da im se Rijeka opasno približava pa proširuju svoju operativnu obalu za 150 metara.

Kada govorimo o kontejnerskom prometu, koparska luka godišnje pretovari između 150 i 300 tisuća TEU-a<sup>16</sup>, što ukazuje na činjenicu da Kopar i dalje ima prednost u prometu kontejnera u odnosu na riječku luku.

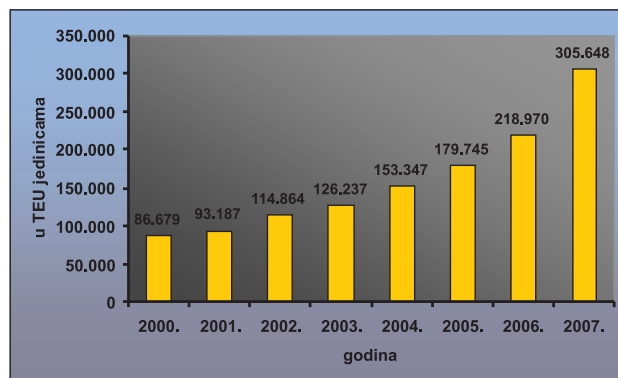
<sup>13</sup> <http://www.luka-kp.si/slo/o-podjetju/zgodovina> (07.01.2009.)

<sup>14</sup> <http://www.portauthority.hr/rijeka/povijest.shtml> (05.01.2009.)

<sup>15</sup> <http://www.vjesnik.hr/pdf/2008\12\17\21A21.PDF> (06.01.2009.)

<sup>16</sup> <http://www.poduzetnistvo.org/news/rijeka-kopar-i-trst-protiv-konkurencije-sa-sjevera> (06.01.2009.)

Grafikon 3. Kontejnerski promet luke Kopar u razdoblju od 2000. - 2008. godine



Izvor: izradili autori

Promet koparske luke je u 2000. i 2001. godini dostigao prosječnu brojku od oko 90.000 TEU-a, što je riječka luka uspjela ostvariti tek 2006. godine. U 2005. godini luka Kopar je unatoč svojoj nedovoljnoj veličini pretovarila oko 13 milijuna tona robe, a usporedbe radi, promet u luci Rijeka iznosio je manje od 12 milijuna tona. A i prihodi luke Kopar bili su čak četiri puta viši nego je to bio slučaj kod luke Rijeka, a glavni razlog je u raznovrsnosti strukture tereta.<sup>17</sup>

Godine 2007. pretovar je u odnosu na 2006. godinu povećan za 9% i bio je veći od 15 milijuna tona. U pretovaru je prvo mjesto zadržao sipki i rasuti teret (8,1 milijuna tona), dok kontejneri drže drugo mjesto sa 2,6 milijuna tona.<sup>18</sup> Kao glavni konkurent Riječanima, koparska je luka pretovarila više od 300.000 TEU-a, što je bilo čak 40% više nego godinu dana prije i skoro dvostruko više od Rijeke.<sup>19</sup>

Prema podacima dostupnim za 2008., u prvoj polovici godine ostvaren je prekrcaj od 170.937 TEU-a<sup>20</sup> pa možemo pretpostaviti da je koparska luka godinu zaključila s prometom od oko 340.000 TEU-a. U koparskoj luci namjeravaju povećati promet sa sadašnjih 300 tisuća na milijun TEU-a, jer će se uskoro čak i automobili transportirati kontejnerima.

<sup>17</sup> <http://www.poslovni.hr/27977.aspx> (06. 01. 2009.)

<sup>18</sup> <http://www.poslovni.hr/78539.aspx> (06. 01. 2009.)

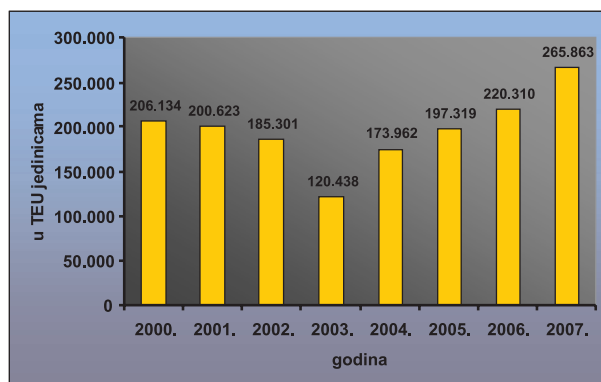
<sup>19</sup> <http://www.jadranbrod.com/modules.php?name=News&file=article&sid=16178&mode=threa&order=0&thold=0> (06. 01. 2009.)

<sup>20</sup> <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor> (07. 01. 2009.)

## 6. Kontejnerski promet luke Trst

Geoprometni položaj luke Trst vrlo je povoljan sa stajališta iskorištenja prednosti pomorskog nad kopnenim transportom. Dubina mora i smještaj na sjevernom dijelu Jadrana koji je dovodi u "srce Europe" omogućava opsluživanje zemalja srednje Europe bez većih troškova transporta koje imaju luke geografski smještene južnije. U užem smislu gravitacijsko područje luke Trst obuhvaća Beč, München i Milano, a u širem Zürich, Stuttgart, Prag i Budimpeštu što je dovodi u izuzetno povoljan položaj naspram luka Rijeka i Kopar koji imaju manje gravitacijsko područje i slabije razvijenu povezanost sa zaleđem. Ta se činjenica manifestira u većem kontejnerskom prometu kojega je luka Trst ostvarivala od početka poslovanja tom vrstom roba, a posebice od 2004. godine do danas, što je vidljivo u Grafikonu 4.

Grafikon 4. Kontejnerski promet luke Trst u razdoblju od 2000. do 2008. godine



Izvor: izradili autori

Kao što je vidljivo iz Grafikona 4. najveći pad prometa tršćanske luke zabilježen je 2003. godine i to 120.438 TEU što iznosi ukupni pad od čak 35% naspram 2002. godine što nije zanemariv podatak. Razloge takvih kretanja može se naći u povećanju kontejnerskog prometa u lukama Kopar i Rijeka te, možda, njihovoj efikasnijoj pomorskoj i tarifnoj politici. Nakon 2003. godine u luci Trst promet kontejnerima «stabilizirao» se s porastom od čak 44% u 2004. godini čime je gotovo nadoknađen gubitak iz 2003. godine. Narednih se godina promet povećavao redom: 13,43%, 11,65% te 20,68% u 2007. godini. U 2008. godini (od siječnja do studenoga) kontejnerski promet luke Trst iznosio je 313.941 TEU<sup>21</sup> što je najveći promet kontejnerima ikada ostvaren u luci Trst, a iznosi čak 22,08% više nego u istom razdoblju 2007. godine.

<sup>21</sup> <http://www.porto.trieste.it/> (08.01.2009.)

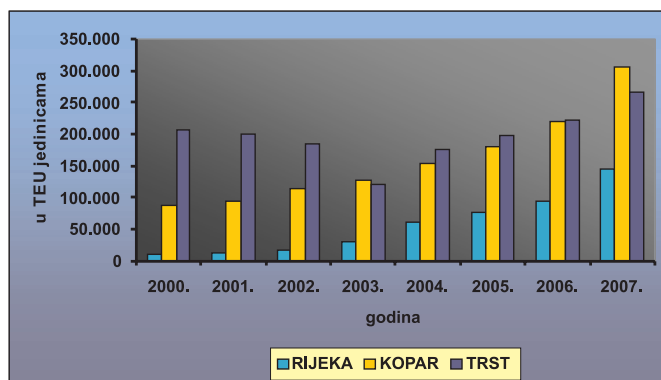


Luka Trst provodi planove razvoja za buduće razdoblje kako bi promet kontejnerima i dalje ostvarivao pozitivan rast te kako se pad prometa s početka ovoga stoljeća ne bi ponovio. Između planova razvoja lučkog poslovanja bitno je izdvojiti one koji se odnose na povećanje kontejnerskog prometa kako bi se dala usporedba s planovima luke Rijeka i Kopar. Sastavnica plana razvoja je proširivanje Doka 7 (gdje pristaju kontejnerski brodovi) do mogućnosti prihvaćanja 1.000.000 TEU jedinica<sup>22</sup>. Također se planira izgraditi novi Dok 8 površine više od 90 ha i dubine pristana 18 m koji će moći primiti kontejnerske brodove najnovije generacije što će zasigurno pridonijeti još većem porastu prometa kontejnerima.

## 7. Usporedba kontejnerskog prometa sjevernojadranskih luka Rijeka, Kopar i Trst

Na svjetskom pomorskom tržištu javlja se potreba za suradnjom triju glavnih sjevernojadranskih luka kako bi mogle konkurirati lukama sjeveozapadnog europskog i crnomorskog prometnog prvaca. U posljednjih pet godina ostvaruju porast u prometu kontejnerima što je vidljivo u Grafikonu 5.

Grafikon 5. Kontejnerski promet sjevernojadranskih luka Rijeka, Kopar i Trst u razdoblju od 2000. do 2008. godine



Izvor: izradili autori

Podaci iz grafikona izvedeni su iz Tablice 1.

<sup>22</sup> <http://www.porto.trieste.it/> (08. 01. 2009.)

*Tablica 1. Kontejnerski promet sjevernojadranskih luka Rijeka, Kopar i Trst u razdoblju od 2000. do 2008. godine*

	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.
RIJEKA	9.722	13.172	16.681	28.298	60.864	76.258	94.390	145.040
KOPAR	86.679	93.187	114.864	126.237	153.347	179.745	218.970	305.648
TRST	206.134	200.623	185.301	120.438	173.962	197.319	220.310	265.863
Ukupno	302.535	306.982	316.846	274.973	388.173	453.322	533.670	716.511

*Izvor: Interna dokumentacija poduzeća „Luka Rijeka“*

*<http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor> (07.01.2009.)*

*<http://www.trail.liguria.it/SSI/trafficoTrieste.htm> (08.01.2009.)*

Luka Trst kontinuirano je godinama ostvarivala veći kontejnerski promet u usporedbi sa svojim konkurentskim lukama sve do 2003. godine kada joj tržišnu prednost preuzima susjedna luka Kopar prekrcavši gotovo 6.000 TEU jedinica više. No, njeno vodstvo nije bilo dugog vijeka, jer je već sljedeće godine luka Trst ponovno preuzela vodeću poziciju. Najveća hrvatska luka, Luka Rijeka, nije se uspjela prometom kontejnerima „približiti“ susjednim lukama u tolikoj mjeri da preuzme vodstvo. No, u uvjetima kada su ulaganja u razvoj poslovanja i modernizaciju lučkih kapaciteta postali prioritet luci Rijeka i Hrvatskoj, prema prognozama za sljedećih nekoliko godina, očekuje se ekvivalentan ili čak veći promet naspram luka Kopar i Trst.

Promatrano u razdoblju od 2000. do 2004. godine, prosječan ostvareni promet kontejnerima svih triju luka iznosio je 100.111 TEU, a u razdoblju od 2004. do 2007. čak 174.309 TEU što nam pokazuje porast od 57,43%. Do 2002. godine luka Rijeka ostvarivala je udio godišnjeg prometa u ukupnom prometu triju luka manji od 10%, ali 2003. godine taj udio iznosi 10,29% i raste na čak 20,24% 2007. godine. Prosječan rast prometa u razdoblju od 2000. do 2008. godine za luku Rijeka iznosi 49,94%, za luku Kopar 20,11%, a za luku Trst 6,41%. Kao što je vidljivo, luka Rijeka ostvarila je najveći prosječni porast prometa kontejnerima u navedenom razdoblju što govori o svijetloj budućnosti koju ta luka ima i položaj koji stvara na pomorskom tržištu. Luka Trst ima najmanji prosječni porast od 6,41% zbog nastalih oscilacija rasta i pada prometa kontejnerima, no unatoč tomu, udio ukupnog prometa u osmogodišnjem razdoblju čini čak 47,77%, najviše u odnosu na ostale promatrane luke.

Na početku promatranog razdoblja, u 2000. godini, Luka Rijeka činila je tek 3,21% od ukupnog prometa kontejnerima triju luka. Nakon 7 godina taj je udio porastao na 20,24% u 2007. godini. Najveći porast prometa ostvaren je 2004. godine od čak 115,08%. Nažalost, taj se trend preko stopostotnog povećanja nije nastavio naredne godine, no kako je navedeno, od 2000. godine ostvaruje se kontinuiran rast.

Kao što je vidljivo iz Grafikona 5., kontejnerski promet u promatranim lukama s vremenom varira, a to se najviše „osjeća“ kod tršćanske luke. Za sada poziciju luke s najvećim prometom u 2007. godini drži luka Kopar, zatim slijedi luka Trst i zadnja luka Rijeka. No, sigurno je da će u narednim godinama doći do značajnijih promjena gdje se neće osjećati bitna razlika u prometu svake od navedenih luka. Za sada to se može reći samo za luke Kopar i Trst, ali zbog ulaganja koja provodi Luka Rijeka i povećanja prometa iz godine u godinu zaostatak naspram ostalih luka zasigurno će se smanjiti i eventualno prerasti u porast.

## 8. Tendencije razvitka kontejnerskog prometa luke Rijeka

Najvažniji projekt koji uključuje proširenje i modernizaciju riječke luke je Rijeka Gateway projekt, započet 12. 07. 2003. godine potpisivanjem ugovora Vlade Republike Hrvatske i Svjetske banke kojom se odobrava zajam u iznosu od 155 milijuna USD. Cilj je tog projekta povećati promet i njegovu kvalitetu ostvarivanja kroz riječku luku, stvoriti nove urbanističke sadržaje na mjestu središnjega dijela lučkog bazena te sveobuhvatno stvoriti pristup građana moru u središtu grada te na taj način pretvoriti Rijeku, koja je već priznato pomorsko i u mediteransko turističko središte. Projekt uključuje i izgradnju prometnica koje će riječku luku povezati sa zaobilaznicom te rasteretiti gradske prometnice u prijevozu tereta s kopnenih na pomorska prijevozna sredstva i obrnuto.

Od velikog je značaja za razvitak kontejnerskog prometa projekt Rijeka Gateway II, započet 11. 12. 2008. godine potpisivanjem ugovora između Vlade RH i Svjetske banke kojim se odobrava zajam u iznosu od 84 milijuna USD čime se omogućava nastavak projekta Rijeka Gateway. Cilj je toga projekta prvenstveno proširiti lučke kapacitete, pogotovo kontejnerski terminal kao odgovor na sve veći porast kontejnerskog prometa koji određuje izgradnju velikih kontejnerskih brodova u svijetu i potreba luka za širim i dubljim pristanima te većim terminalima. Programom će se modernizirati strateški lučki objekti, povećati sudjelovanje privatnog sektora u luci, poboljšati poslovanje Lučke uprave Rijeka te Rijeku bolje integrirati u međunarodne prometne koridore, a posebice poboljšati promet paneuropskim koridorom V<sub>6</sub> na čijem se početku nalazi luka Rijeka<sup>23</sup>. Kao što je već navedeno, Rijeka Gateway-Projekt II. nastavak je Gateway-Projekta i oni čine integralnu cjelinu koja uključuje niz urbanih, infrastrukturnih i ekonomskih radnji čiji je cilj i svrha modernizacija, privatizacija i rekonstrukcija te obnova riječkog prometnog pravca.

Kako bi se mogle prikazati razvojne mogućnosti povećanja kontejnerskog prometa u Luci Rijeka, potrebno je ukratko navesti glavna događanja u posljednjih nekoliko godina koja utječu ili će u budućnosti utjecati na povećanje opsega poslovanja. Godine 2004. ostvaruju se prve aktivnosti Rijeka Gateway-Projekta koje uključuju rekonstruk-

<sup>23</sup> <http://www.poduzetnistvo.org/news/hrvatska-uzela-kredit-za-gateway-ii> (06. 01. 2009.)

ciju Bečke obale, ishodovanje dozvole za gradnju Zagrebačke obale koja će činiti višenamjenski terminal te uklanjanje Doka 3. Već naredne godine lučki promet ostvaruje povećanje od 40%<sup>24</sup>, uvedene su dvije nove lučke dizalice, započeto je uvođenje i izgradnja spojnog mosta na prilazu riječkom lukobranu, započinju veći građevinski radovi rušenja lučkih skladišnih kompleksa te je Rijeka Gateway-Projekt ocijenjen najuspješnijim projektom Svjetske banke na području Jugoistočne Europe. Godine 2006. Brajdica ruši sve rekorde – ostvaren je najveći mjesečni učinak od 11.000 TEU<sup>25</sup>. Riječka luka bilježi najveći porast prometa kontejnera na Mediteranu te se polako ucrtava na kartu kao nezaobilazna točka u tokovima kontejnerske robe. Ove godine dolazi do gotovo potpunog iskorištenja kapaciteta Brajdice te se velika pažnja pridaje izgradnji Zagrebačke obale kako ne bi došlo do preopterećenja i stagnacije prometa te ujedno i započinje njena izgradnja. Godine 2007. u riječku luku pristaje najveći kontejnerski brod do tada, kapaciteta 4.054 TEU te je iste godine oboren rekord Brajdice – prekrcano je 100.000 TEU, a ujedno je i pristao brod još većeg kapaciteta – 4.713 TEU<sup>26</sup>. Prostor bivše koksare u Bakru dodijeljen je Lučkoj upravi u svrhu stvaranja novog lučkog prostora koji će zasigurno biti od velike važnosti u budućnosti. Godine 2008. Brajdica je ostvarila najveći promet kontejnerima do sada, u iznosu od 169.000 TEU<sup>27</sup> te je ujedno oboren još jedan rekord – pristao je brod kapaciteta 5.090 TEU<sup>28</sup>.

Radovi koji su najvitalniji za povećanje kontejnerskog prometa su oni nasipavanja, odnosno širenja Brajdice i nasipavanje oko 400 metara obale na novom terminalu na Zagrebačkoj obali. Financiranje ta dva projekta dio je zajma Svjetske banke u sklopu Rijeka Gateway-Projekta. Nasipavanje Brajdice gotovo je završeno te bi uskoro trebao biti raspisan natječaj za gradnju obale. Završetkom tog projekta na terminal će moći pristati dva kontejnerska broda-matice (trenutno može pristati samo jedan brod-matica) te će se kapacitet Brajdice povećati do 350.000 TEU. Cilj poslovanja je do kraja 2013. završiti radove na Zagrebačkoj obali koja će sadržavati terminal dužine 680 metara, izgraditi ravničarsku prugu Rijeka-Zagreb-Botovo i pristupnu cestu D-403 koja će povezivati novi terminal na Zagrebačkoj obali s riječkom zaobilaznicom. Tada bi riječka luka trebala dostići kapacitet od 1.000.000 TEU/god<sup>29</sup>.

Uskoro će započeti gradnja željezničke pruge koja će povezivati Rijeku sa Zagrebom te će se oko Zagreba izgraditi tzv. željeznički prsten kako bi se teretni i tranzitni promet u potpunosti premjestio iz središta grada. Pravac od Rijeke prema Budimpešti poznat je kao koridor V<sub>b</sub> te bi se promet tim pravcem izgradnjom željeznice povećao i

<sup>24</sup> [http://www.portauthority.hr/rijeka/lipanj\\_prosinac\\_05.shtml](http://www.portauthority.hr/rijeka/lipanj_prosinac_05.shtml) (05. 01. 2009.)

<sup>25</sup> [http://www.portauthority.hr/rijeka/arhiva\\_06.shtml](http://www.portauthority.hr/rijeka/arhiva_06.shtml) (05. 01. 2009.)

<sup>26</sup> [http://www.portauthority.hr/rijeka/arhiva\\_07.shtml](http://www.portauthority.hr/rijeka/arhiva_07.shtml) (05. 01. 2009.)

<sup>27</sup> Novi List, broj 19.845, subota, 3. siječnja 2009., str. 3.

<sup>28</sup> <http://www.lukarijeka.hr/hr/Arhiva/hr/2008/ozujak2008.html> (05. 01. 2009.)

<sup>29</sup> Novi List, ponedjeljak, 24. studenog 2008.

do 6 puta<sup>30</sup>. Planira se izgraditi 160 km nove dvokolosiječne pruge koja bi omogućavala promet teretnih vlakova do brzine od 120 km/h, a putničkih do 200 km/h. Završetak građenja pruge planira se do 2014. godine, a financiranje će se obavljati većinom iz sredstava Europske unije budući da imaju interese na tom prometnom pravcu. Izgradnjom pruge riječka će luka dobiti golemu prednost nad lukama Sredozemlja zbog bržeg načina prijevoza i povoljnog geografskog položaja te se namjerava skrenuti dio prometa u luku Rijeka s Dalekog istoka koji je namijenjen središnjoj Europi, a trenutno ide preko sjevernoeuropskih luka.

Riječka je luka u proteklih 10 godina povećala kontejnerski promet sa 10.000 TEU na 169.000 TEU u ovoj godini, a planira prekrati 200.000 TEU sljedeće godine (očekuje se manji promet zbog krize koja je nastupila u svjetskom gospodarstvu) te se time pridružila europskim lukama s najvećim postotkom godišnjeg porasta prekrcaja tereta u Europi<sup>31</sup>. Neovisno o podacima koji pokazuju uzlazni rast i priznavanje riječke luke kao važne luke Sredozemlja i dalje je promet neusporedivo malen naspram prometa u sjevernoeuropskim lukama. Ta se tvrdnja može primijeniti i na luke Trst i Kopar te je zato odlučeno kako će one zajedno nastupiti na sajmu transporta u Münchenu 2009. godine budući da jedino udružene mogu konkurirati velikim lukama poput Antwerpena, Rotterdama ili Hamburga. Za sada su konkretne rezultate oko zajedničkog nastupanja na svjetskom tržištu postigle Trst i Rijeka te se čeka prilagodba Koparske luke budući da ima različit način upravljanja i organizacije lučkog poslovanja.

Luka Rijeka u posljednjih desetak godina bilježi stalan porast prometa kontejnerima te polako zauzima mjesto pouzdane i efikasne luke koja će širiti krug poslovnih partnera te biti luka ticanja mnogim brodarima u prekooceanskoj plovidbi. Važnost luke prepoznata je od Republike Hrvatske čijem gospodarskom razvitku, također, pogoduje uspješnost poslovanja te se brojna ulaganja u vrlo kratkom vremenu pokazuju opravdanima. S obzirom na dostupne podatke, može se zaključiti kako sva predviđanja Luke Rijeka koja se odnose na buduće razdoblje neće biti pogrešna, a ona su razložno veoma optimistična.

## Zaključak

Riječka luka predstavlja najveću pomorsku snagu Republike Hrvatske te je kao prometom najveća luka pokretač razvitka cijele regije. Prateći trendove u svjetskom pomorstvu riječka je luka ostvarila niz ulaganja kojima se proširuju lučki kapaciteti i modernizira mehanizacija u cilju povećanja konkurentnosti naspram luka sjevernoga Jadrana. Luke koje najviše konkuriraju riječkom prometnom pravcu su luke Kopar i Trst te su još uvijek, govoreći o kontejnerskom prometu, u vodećoj poziciji.

<sup>30</sup> <http://www.nacional.hr/clanak/48184/nova-pruga-za-uzlet-rijeke> (06. 01. 2009.)

<sup>31</sup> <http://www.poduzetnistvo.org/news/rijeka-kopar-i-trst-protiv-konkurencije-sa-sjevera> (06. 01. 2009.)

Posljednjih desetak godina ostvaren je kontinuirani rast kontejnerskog prometa u riječkoj luci što govori o njenom prepoznavanju među brodarima kao luke ticanja u međukontinentalnoj plovidbi. Budući da je kapacitet Brajdice ograničen na 170.000 TEU (što je gotovo postignuto 2008. godine), od velike je važnosti završavanje Rijeka Gateway-Projekta, odnosno Zagrebačke obale, koji će stvoriti ne samo nove kapacitete već i izdignuti riječku luku na razinu svjetski priznatih luka koje mogu primiti kontejnerske brodove najnovijih generacija.

Važnost riječke luke i riječkog prometnog pravca prepoznata je i od Europske Unije koja je zainteresirana za pomoć pri financiranju izgradnje nove željeznice od Rijeke do Zagreba. Kada se tomu pridoda i pozornost koju je Svjetska banka posvetila Rijeka Gateway-Projekt, dolazi do izražaja koliko, zapravo, važnost riječka luka ima za svoje zaleđe, za kontejnerski promet Mediteranom i za zemlje srednje i srednjoistočne Europe.

## Literatura

### Internet

1. <http://www.jadranbrod.com/>
2. <http://limun.hr/>
3. <http://www.luka-kp.si/slo/>
4. <http://www.lukarijeka.hr/>
5. <http://www.nacional.hr/>
6. <http://www.poduzetnistvo.org/>
7. [http://www.portauthority.hr/rijeka/lucka\\_uprava\\_rijeka.shtml](http://www.portauthority.hr/rijeka/lucka_uprava_rijeka.shtml)
8. <http://www.porto.trieste.it/>
9. <http://www.poslovni.hr/>
10. <http://www.rijekadanas.com/>
11. <http://www.sp.camcom.it/home.htm>
12. <http://www.trail.liguria.it/default.asp>
13. [www.vjesnik.hr](http://www.vjesnik.hr)

### Ostalo

14. Dnevne novine „Novi List“
15. Interna dokumentacija poduzeća „Luka Rijeka“

Sanja Barić, Iva Devčić, Martina Valenčić

## **Analysis of container turnover at the port of Rijeka in comparison with the competitive ports of Koper and Trieste**

### **Summary**

Due to favorable trade position, long maritime tradition and increasingly intensive investments in port operation technology, the port of Rijeka has grown beyond the national level and has placed itself among well recognized ports on significant maritime routes. This research comprises an analysis of container turnover at the port of Rijeka in the period spanning from 2000 to 2008, in addition to the container turnover at two competitive ports, Koper and Trieste. Furthermore, it brings an overview of development tendencies concerning the port of Rijeka container turnover, including the Rijeka Gateway Project as the most important project concerning the port development and its impact upon the entire region.

**Key words:** Port of Rijeka, container turnover, Port of Koper, Port of Trieste

### **Acknowledgement**

This work has been funded by the Republic of Croatia Ministry of Science, Education and Sports with the Project 112-1121722-1719 and by the European Commission within the STARNETRegio - STARing, a transnational NETwork of regional research-driven marine clusters project of the Seventh Framework Programme (FP7). The work has been prepared under the mentorship of professor Dragan Čišić, Ph.D.

### **Zahvala**

Ovaj je rad izrađen u okviru projekta Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske br. 112-1121722-1719 i projekta Europske Komisije - STARNETRegio - STARing a trans-national NETwork of regional research-driven marine clusters (FP7). Mentor ovog rada je prof. dr. sc. Dragan Čišić.

