

# Razvojna i poslovna politika luke Rijeka

---

Žuljević, Matija

Master's thesis / Diplomski rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:428677>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-06**



**Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**  
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**MATIJA ŽULJEVIĆ**

**RAZVOJNA I POSLOVNA POLITIKA LUKE RIJEKA**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2020.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**RAZVOJNA I POSLOVNA POLITIKA LUKE RIJEKA  
DEVELOPMENT AND BUSINESS POLICY OF THE PORT  
OF RIJEKA**

**DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Brodarski i lučki menadžment

Mentor: izv.prof.dr.sc. Borna Debelić

Student: Matija Žuljević

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112049526

Rijeka, rujan 2020.

Student: Matija Žuljević

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112049526

### IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Razvojna i poslovna politika Luke Rijeka izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Borne Debelića.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezoa/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan/na sam s trajnom pohranom diplomskog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:

- a) rad u otvorenom pristupu
- b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- c) pristup korisnicima matične ustanove
- d) rad nije dostupan

Student



Matija Žuljević

## **SAŽETAK:**

Riječka luka povijesno ima veoma velik značaj za prometno povezivanje ne samo Hrvatske već i većeg dijela srednje Europe sa svijetom putem mora. Uz Trst i Kopar, luka Rijeka je pomorska luka najbliže Srednjoj Europi s izlazom na Mediteran i dalje na svjetska mora i kao takva ima veoma veliki pomorski i prometni značaj uslijed koje je bila od značajne važnosti kako u prošlosti tako i danas. Međutim, nagli razvoj konkurentskih luka, prvenstveno luke Trst i Kopar te nedostatna ulaganja tijekom devedesetih godina 20. stoljeća dovela su do slabljenja značaja i uloge luke Rijeka. Posljednjih desetak godina ponovna ulaganja i stavljanje luke Rijeka na značajno mjesto u prometnom razvoju Republike Hrvatske ponovno je otvorilo perspektivu razvoja luke Rijeka kao jedne od vodećih mediteranskih luka. Glavni je cilj razviti riječku luku kao jednu od najvažnijih tranzitnih luka na sjevernom Jadranu za europska tržišta koja prirodno gravitiraju ka njoj.

Ključne riječi: luka, konkurentska luka, prometni razvoj

## **SUMMARY:**

Rijeka has historically been of great importance for the transport connection not only of Croatia but also of most of Central Europe with the world by sea. Together with Trieste and Koper, the port of Rijeka is the closest seaport to Central Europe with access to the Mediterranean and still the world's seas and as such has a very great maritime and transport significance which is why it was of great importance both in the past and today. However, the rapid development of competing ports, primarily the ports of Trieste and Koper, and insufficient investment during the 1990s led to a weakening of the importance and role of the port of Rijeka. In the last ten years, the perspective of the development of the port of Rijeka as one of the leading Mediterranean ports has been reopened. The main goal is to develop the Port of Rijeka as one of the most important transit ports in the northern Adriatic for European markets that naturally gravitate to it.

Key words: port, competition port, traffic development

## SADRŽAJ:

<b>SAŽETAK</b> .....	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>I</b>
<b>SADRŽAJ:</b> .....	<b>II</b>
<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA .....	1
1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA .....	1
1.3. STRUKTURA RADA .....	2
<b>2. ULOGA I ZNAČAJ LUKE</b> .....	<b>2</b>
2.1. DEFINICIJA LUKE .....	2
2.2. FUNKCIJE LUKE.....	3
2.2.1. Prometna funkcija luke.....	4
2.2.2. Trgovačka funkcija luke.....	5
2.2.3. Industrijska funkcija.....	5
2.3. ČIMBENICI RAZVOJA LUKE .....	6
2.4. PODJELA LUKE.....	8
<b>3. TEMELJNE ODREDNICE LUKE RIJEKA</b> .....	<b>10</b>
3.1. POVIJESNI RAZVOJ LUKE RIJEKA I NJEN ZNAČAJ KROZ PROŠLOST.....	10
3.2. TERETNI PROMET LUKE RIJEKA.....	13
3.2.1. Terminali za teretni promet luke Rijeka.....	16
3.3. PUTNIČKI PROMET U LUCI RIJEKA .....	17
3.3.1. Razvoj kruzinga.....	20
<b>4. RAZVOJNA POLITIKA LUKE RIJEKA</b> .....	<b>21</b>
4.1. ZNAČAJ ZEMLJOPISNOG POLOŽAJA LUKE RIJEKA .....	21
4.1.1 VAŽNOST PANEUROPSKIH KORIDORA .....	24
4.2. KONKURENTSKA PREDNOST LUKE RIJEKA .....	26
4.2.1. Konkurentska prednost luke rijeka u odnosu na druge sjevernojadranske luke .....	26

4.2.2. KONKURENTSKA PREDNOST LUKE RIJEKA U ODNOSU NA OSTALE HRVATSKE LUKE .....	29
4.3. GOSPODARSKI ZNAČAJ LUKE RIJEKA .....	32
<b>5. STRATEGIJA RAZVOJA LUKE RIJEKA .....</b>	<b>33</b>
5.1. ČIMBENICI POTRAŽNJE U LUCI RIJEKA.....	35
5.2. POSLOVNA POLITKA LUKE RIJEKA .....	36
<b>5.3.RAZVOJNI PROJEKTI LUKE RIJEKA.....</b>	<b>38</b>
5.3.1. Izgradnja željeznice i njen značaj .....	38
5.3.2. Projekt obnove prometnog pravca Rijeka.....	40
5.3.3. Unaprijeđenje infrastrukture u luci Rijeka – bazen Rijeka.....	42
<b>6. ANALIZA POSLOVANJA LUKE RIJEKA .....</b>	<b>43</b>
6.1. POKAZATELJI USPJEŠNOSTI POSLOVANJA LUKE RIJEKA..	43
6.2. USPOREDBA POSLOVANJA LUKE RIJEKA S NAJVAŽNIJIM KONKURENTSKIM LUKAMA .....	45
6.2.1. Usporedba sa drugim hrvatskim lukama .....	45
6.2.1. Usporedba sa drugim sjevernojadranskim lukama .....	49
<b>7. ZAKLJUČAK .....</b>	<b>53</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>55</b>
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>56</b>
<b>POPIS TABLICA.....</b>	<b>56</b>
<b>POPIS GRAFIKONA .....</b>	<b>57</b>

# **1. UVOD**

## **1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA**

Luka Rijeka od povijesti pa do danas ima velik značaj kako u povezivanju unutar Hrvatske, tako i u povezivanju većeg dijela svijeta sa morem. Nakon početnog rasta i razvoja riječke Luke, kao posljedica različitih političkih, ratnih i gospodarskih zbivanja, luka Rijeka doživjela je stagnaciju. Međutim, posljednjih desetak godina ponovna ulaganja i stavljanje luke Rijeka na značajno mjesto u prometnom razvoju Republike Hrvatske ponovno je otvorilo perspektivu razvoja luke Rijeka kao jedne od vodećih mediteranskih luka. Ulaganje u brojne infrastrukturne projekte izgradnje i nadogradnje željezničke infrastrukture te obnove lučke infrastrukture i suprastrukture važan je korak kojim se luka Rijeka vraća na svoju poziciju međunarodno značajne pomorske luke.

Predmet istraživanja u ovom radu je „Razvojna politika luke Rijeka“, pri čemu je posebno stavljen naglasak na razvoj luke kojim se nastoji osigurati konkurentnost luke i kojom će se iskoristiti zemljopisni i drugi potencijal koji ima riječka luka za prijevoz ljudi i tereta. Provođenje istraživanja u ovom radu u svrhu je cilja istraživanja koji je pronalaženje potencijala za ekonomski razvoj luke Rijeka kao konkurentne mediteranske luke i glavnog prometnog čvorišta na europskim koridorima multimodalnog prijevoza tereta i putnika.

## **1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA**

Svrha ovog rada je da se prikaže rast i razvoj luke Rijeka, ali također da se analiziraju i buduća predviđanja vezana za njeno poslovanje i napredovanje. Cilj je ukazati kako je modernizacija luke kao i kontinuirano ulaganje u njen napredak ključno kako bi se održala konkurentnost luke Rijeka.



### **1.3. STRUKTURA RADA**

Rad je podijeljen u šest cjelina. U uvodu su analizirani problem, predmet te objekti istraživanja, a postavljen je i osnovni cilj istraživanja u ovom radu. Također su navedene znanstvene metode korištene u pisanju rada. U drugoj cjelini pod nazivom Uloga i značaj luke, date su temeljne odrednice luka i njihovo značenje, kao uvod u daljnju problematiku, te kako bi se s razumijevanjem mogao pratiti nastavak rada. Treća cjelina ima naziv Temeljne odrednice luke Rijeka. U njoj prolazimo kroz sažetu povijest riječke luke, i analiziramo teretni i putnički promet koji se u luci odvija. U četvrtoj cjelini pod nazivom Razvojna politika luke Rijeka prikazan je značaj geoprometnog položaja luke Rijeka i analizirana konkurentna prednost riječke luke nad ostalima. U petoj cjelini obrađena je strategija razvoja riječke luke i njezina poslovna politika, dok je zadnja cjelina usmjerena na analizu poslovanja Luke Rijeka.

## **2. ULOGA I ZNAČAJ LUKE**

### **2.1. DEFINICIJA LUKE**

Luka je mjesto u kojem se obavlja čitav niz složenih poslova, a ima poseban značaj u funkciji kako prometnog tako i gospodarskog sustava. Svaka luka ima specifičan položaj i funkciju, stoga je iznimno teško jedinstveno definirati luku i time obuhvatiti sve aktivnosti koje se u njoj događaju. Zbog toga, upotrebljavano je mnoštvo definicija, a one su strukturirane ovisno o tome s kojeg se stajališta luka promatra

U leksikonima i enciklopedijama uglavnom nalazimo definicije u kojima se lukom smatra zaštićeni prostor na morskoj obali u koji brodovi mogu nesmetano uplovljavati

kako bi se zaklonili od nevremena ili ukrcali/iskrcali robu ili ljude, odnosno obavili potrebne popravke. Mogu se podijeliti dalje prema namjeni, značenju, položaju i vodostaju.“<sup>1</sup> Može se reći kako je osnovna funkcija morske luke povezivanje kopnenog sa pomorskim prometom, čime one imaju bitnu ulogu u međunarodnoj razmjeni dobara.

Sve dosad postojeće definicije luke vrlo je teško, pa čak i nemoguće navesti. Iz navedenog možemo zaključiti kako niti jedna definicija luke nije sveobuhvatna te kako u nijednoj nisu obuhvaćene sve komponente ni zadaće koje se obavljaju u lukama, a osim toga u nijednoj nisu obuhvaćene sve luke. Međutim, za potrebe rada možemo sažeti i reći kako su luke ishodišta svih pomorskih djelatnosti i točke fokusiranja različitih kulturnih, političkih i gospodarskih silnica.

## **2.2. FUNKCIJE LUKE**

Povijesnim razvojem luka modificirala se njihova uloga i rasla je njihova funkcija u nacionalnoj ali isto tako i međunarodnim razmjenama dobara. Luke danas predstavljaju važne centre trgovine, prometa i industrije, pa njihove temeljne tehnološko – ekonomske funkcije iz tog razloga možemo podijeliti na: prometnu, industrijsku i trgovačku funkciju.<sup>2</sup>

Prometna funkcija luke, koja je ujedno i temeljna, najstarija funkcija predstavlja osnovu i preduvjet za razvitak i ostalih dviju funkcija, industrijske funkcije te trgovačke funkcije. Sve su tri funkcije međusobno povezane i funkcionalno ovisne. Svaka od te tri funkcije može se promatrati kao nezavisno – promjenjiva varijabla (ako o njoj ovise ostale dvije funkcije) ili zavisno – promjenjiva varijabla (ako ovisi o ostalim dvjema funkcijama).<sup>3</sup> U praksi, prometna se funkcija djeluje kao nezavisno promjenjiva varijabla jer predstavlja preduvjet postojanja trgovačke i industrijske funkcije luka, dok se ostale dvije funkcije pojavljuju kao promjenjive varijable.

---

<sup>1</sup> Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003., p. 17.

<sup>2</sup> Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003., p. 80.

<sup>3</sup> Ibidem, p.83.

### 2.2.1. Prometna funkcija luke

Uloga je luke u prometnom sustavu vrlo specifična<sup>4</sup>. Luku ne možemo svrstati u nijedan prometni pravac kao takav, međutim ona predstavlja poveznicu između pomorskog prometa te svih ostalih oblika kopnenog prometa, npr. cestovnog, željezničkog... To luku čini temeljem u funkcioniranju procesa prijevoza i usluga koje transport pruža. Uloga je luke u svjetskom prometu ali i u procesu raspodjele i razmjene roba iznimno bitna jer se 80% cjelokupne svjetske međunarodne robne razmjene odvija morem, a svaka pomorsko – prijevozna usluga započinje i završava u luci.

Prometna funkcija luke je najstarija funkcija luke koja se nije mijenjala od najstarijih vremena sve do danas<sup>5</sup>. Unatoč činjenici da se kako vrijeme prolazi, djelatnost luke dodatno proširuje, prometna funkcija i dalje ostaje najvažija i primarna. Osnovna djelatnost luke je promet, i nastojanje luke je da osigura što brže i sigurnije prenošenje robe i ljudi, te da olakša taj prijenos ljudi i dobara između morskih i drugih kopnenih puteva. Prometna funkcija u svom osnovnom obliku omogućuje transport tereta ili putnika između pomorskog i kopnenog prometa. Kako bi sve svoje funkcije luka mogla adekvatno obaviti, mora imati dobru kopnenu poveznost sa zaleđem, pomorske veze i adekvatne prekrajne kapacitete u lukama.

Da je prometna funkcija luke temelj očituje se u činjenici da se u onim lukama u kojima se unaprijeđivala prometna funkcija i u nju ulagalo, razvijale i druge funkcije (npr. luka Rotterdam), a u lukama koje su zapostavile prometnu funkciju nisu se primjereno razvile ni ostale funkcije<sup>6</sup>.

Kako bi prometna funkcija luke bila adekvatno obavljena, moraju biti usklađeni pročelje luke, lučki kapaciteti te prijevozne mogućnosti kopnene infrastrukture. Nedostatak bilo kojeg od ovih segmenata postaje ograničavajuć faktor u prometnoj mogućnosti ostalih, te prepreka u odvijanju prometa.

---

<sup>4</sup> Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012., p 20.

<sup>5</sup> Ibidem, p 81.

<sup>6</sup> Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003., p 81.

### **2.2.2. Trgovačka funkcija luke**

Trgovačka je funkcija luke vrlo bitna za funkcioniranje i poslovanje luke, međutim unatoč njenom značaju, ona je u potpunosti ovisna o prometnoj funkciji luke, te ne može funkcionirati samostalno. Bez odgovarajuće implementirane prometne funkcije i sa malim obujmom prometa u luci, nema ni optimalnog razvijanja trgovačke funkcije. Lučka trgovačka funkcija ima značaj u posredništvu u prometu između dva morem rastavljena područja, odnosno između proizvođača i potrošača. Međutim luka nije samo posrednik pri obavljanju trgovačke funkcije, već preuzima i neke komercijalne radnje koje joj daju obilježje dinamičnog ekonomskog partnera u produkcijskom smislu. Ona obuhvaća kupoprodaju robe i sve druge potrebne postupke na robi čime se povećava njena tržišna vrijednost<sup>7</sup>.

Luke postaju središta nacionalne ali i svjetske trgovine, budući da predstavljaju mjesta u kojima se odvija veliki dio trgovine u domaćim državama, ali i u svim onima koje nemaju izlaz na more.

### **2.2.3. Industrijska funkcija**

Po završetku Drugog svjetskog luke postaju mjesta u kojima se smještaju industrijske grane, uz već postojeć značaj u ulogama prijevoza i prekrcaja roba. Industrija je sve više zastupljena u lukama i lučkim područjima, budući da ona predstavljaju pogodan teritorij zbog pogodnosti koje pruža more. More predstavlja smjer kojim se ostvaruju najmanji troškovi, te je ono najekonomičniji put u prometu za smanjenje prijevoznih troškova industrijskih sirovina<sup>8</sup>. Prve industrijska djelatnosti u luci bile su industrija brodske opreme te brodogradnja. Tek kasnije dolazi do razvoja rafinerije i industrija povezanih sa rafinerijom, koje danas predstavljaju jednu od ključnih djelatnosti u okviru industrijskog funkcioniranja luka. U luke se nafta dovozi i u njima se odlaže i prerađuje.

Domet u industrijskoj funkciji luke predstavlja organizirana industrijska zona u lučkom području. U njoj djeluju različite djelatnosti koje ili obrađuju sirovine koje su

---

<sup>7</sup> Ibidem, p.82.

<sup>8</sup> Ibidem, p.83.

uvezene iz prekomorskih zemalja, ili su pretežitno orijentirane na izvoz obrađenih proizvoda uz konkurentne cijene na svjetskom tržištu.<sup>9</sup>

### 2.3. ČIMBENICI RAZVOJA LUKA

Na luku i razvoj luke djeluje niz različitih čimbenika koji su posljedica složenosti gospodarskog i prometnog sustava. Različit je utjecaj pojedinih čimbenika na razvoj luke. Njihovim zajedničkim djelovanjem nastaje jedinstvena ocjena kojom se odabire prometni put za konačnu destinaciju tereta. Neki faktori imaju veći a neki manji utjecaj na ulogu, razvoj i ocjenu vrijednosti neke luke u određenim fazama razvoja, a također im se i djelovanja razlikuju u različitim uvjetima. Na neke od njih se ne može utjecati, ili se može utjecati u vrlo maloj mjeri, dok se na neke može znatno djelovati prikladnim mehanizmima poslovne politike luke ili prometne i lučke politike.

Glavni čimbenici važni za ulogu i za razvoj luke i lučkog poslovanja su podijeljeni na sljedeći način<sup>10</sup>:

- Prirodno – geografski položaj luke
- Prirodne karakteristike
- Tehnička opremljenost
- Organiziranost poslovanja
- Politički odnosi
- Carinski režim
- Ekonomska stabilnost zaleđa luke
- Tarifna politika i tarife
- Definiranost pomorskih, zračnih, kopnenih i unutrašnjih plovnih puteva
- Poslovna politika luke

Neki od najvažnijih prirodno geografskih faktora svakako su geografski položaj i topografski uvjeti. O geografskom položaju luke ovisi prostorni odnos luke sa drugim

---

<sup>9</sup> ibidem

<sup>10</sup> Ibidem, p.54.

lukama te sa bližim odnosno daljim zaleđem, te on predstavlja najvažniji prirodni preduvjet razvoja. U prošlosti je taj element bio presudan pri izboru mjesta za izgradnju luke, a glavno pravilo je bilo locirati na luku na najdublje uvučenim mjestima u kopno jer se time ostvaruje težnja da se ostvari kombinacija što duljeg prijevoza vodenim putem, a što kraćeg prijevoza kopnom. Luka Rijeka je uz luke Venecija i Trst primjer luke razvijene na povoljnom geografskom položaju, na najsjevernijim obalama Jadranskog mora, zavučena u Kvarnerskom zaljevu. Međutim, prirodno – geografski položaj luke bio je puno značajniji u povijesti nego danas. Razlog tomu je što su tehničke prilike danas takve da je izgradnja luke opravdana tamo gdje ekonomski i politički uvjeti mogu opravdati njezinu gradnju, neovisno o prirodnim karakteristikama.

Topografski uvjeti su primjerice sigurna veza s otvorenim morem, povoljni meteorološki uvjeti tijekom najvećeg dijela godine, dovoljno dubok i prostran akvatorij za nesmetano manevriranje te dovoljna dubina uz operativnu obalu za skladišta i lučke operacije. Rijetko koja luka ima sve navedene uvjete, a osim toga različiti su uvjeti mijenjali svoje značenje tijekom prošlosti. U prošlosti su povoljni topografski uvjeti određivali mjesto izgradnje luke i bitno su utjecali na osnivanje i razvoj luka. Međutim, danas je luku moguće sagraditi i u prostoru sa nepovoljnim topografskim uvjetima ako je povoljan širi geografski položaj i ako postoje gospodarski interesi za gradnju.

S vremenom je tehnička pogodnost luke zauzela značajnije mjesto od njezine prirodne pogodnosti koja je ranije bila prevladavajuća. S povećanjem prometa i razvojem prijevozne tehnologije utjecaj tehničke pogodnosti luke sve je prisutniji.

Svaka luka ima dvije strane, od kojih je jedna okrenuta prema kopnu, a druga prema moru. Da bi luka mogla adekvatno djelovati s obzirom na svoju funkciju, potrebna je odgovarajuća prometna povezanost sa kopnenim zaleđem sa jedne strane i s ostalih lukama sa druge strane. U modernim uvjetima koji trenutno vladaju na tržištu usluga transporta, posebno je bitan čimbenik povezanost luke i zaleđa, jer nije moguće optimalno odvijanje multimodalnog transporta bez adekvatne prometne infrastrukture i velike prijevozne moći.

U suvremenom pomorstvu su za uspješan razvitak luka najvažniji društveno – gospodarski čimbenici i to dominantno dobra prometna povezanost sa zaleđem. Na primjer, ako na nekom manjem području postoji više konkurentnih luka, većinski prometni tokovi biti će preusmjereni na luku koja je bolje prometno povezana sa zaleđem, a kada se jednom dogodi preusmjerenje prometnih tokova, teško ih je ponovno vraćati.

## 2.4. PODJELA LUKA

Ne postoji jedinstvena, sveobuhvatna i općeprihvaćena podjela luka. Luke imaju vlastita posebna obilježja stoga ih je potrebno razvrstati prema različitim kriterijima, a njih postavljamo ovisno o tome sa kojeg se aspekta luke promatraju, kao i koja je svrha promatranja i razvrstavanja. Mogu se podijeliti gledajući sa tri različita aspekta – ekonomskom, pravnom i zemljopisnom.<sup>11</sup> Svaka država ima svoja temeljna obilježja morskih luka zbog složenosti lučkog sustava koja se najviše očituje u brojnosti djelatnika i sudionika u lučkom poslovanju te u specifičnosti gospodarskog sustava zemlje u kojoj se luka nalazi. Nemoguće je luke razvrstati prema samo jednom kriteriju jer se na taj način ne opisuju sve karakteristike luke, a da bi se luka mogla u potpunosti i temeljito opisati važno je vrednovati i obuhvatiti sve njene značajke.

Luke se razvrstavaju u pojedine kategorije prema<sup>12</sup>:

- Geografskom položaju luke
- Funkciji
- Veličini
- Načinu gradnje
- Vodostaju
- Vrsti prometa koja se u njima odvija
- Ili prema nekim drugim kriterijima

U stvarnosti se luke nikada ne razvrstavaju samo na temelju jednog kriterija, jer se svaki od navedenih kriterija vrednuje jednako. Nema jedinstvenog načina vrednovanja i klasificiranja luka, koje bi obuhvatilo apsolutno sve njene značajke.

U Republici Hrvatskoj luke se razvrstavaju temeljem zakona i pravnih propisa koji determiniraju i određuju lučki položaj u ukupnom prometnom sustavu države. Razvrstavanje luke je dakle u našoj zemlji zakonski regulirano, a osnovna zakonska regulativa su Pomorski zbornik (PZ) iz 2004. godine i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML) iz 1995. godine.

---

<sup>11</sup> ibidem

<sup>12</sup> Ibidem, p.21.

Kriteriji prema kojima su luke razvrstane opisani su u odluci o uvjetima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet.<sup>13</sup> Pri kategorizaciji luka vrednuje se:

- Željeznička i cestovna povezanost sa zaleđem
- Količina prometa
- Učestalost brodskih linija i
- Instalirani lučki kapaciteti

U odluci o uvjetima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet prvi put su javno sistematizirane hrvatske morske luke, te je u tom dokumentu određen njihov položaj i značaj u prometnom sustavu države. Također, određeno je i koje se luke mogu smatrati profitabilnima te koje imaju mogućnost za napredak i razvoj, i odabrano je da se u njih dalje ulaže. Za razliku od njih, luke sa lošijim pretpostavkama prolaze kroz sporiji razvoj, te se njihov razvitak planira u lokalnim okvirima.

Podjela luka provedena je prema nekoliko različitih kriterija<sup>14</sup>:

A) Prema namjeni:

- Otvorene za javni promet
- Luke za posebne namjene

B) Prema veličini i značenju za RH:

- Luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa
- Luke lokalnog značenja
- Luke županijskog značenja

C) Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama za posebne namjene:

- Industrijske luke
- Sportske luke
- Luke tijela unutarnjih poslova
- Ribarske luke
- Luke nautičkog turizma
- Druge

---

<sup>13</sup> Ibidem, p.22.

<sup>14</sup> Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003., p 27.



D) Luke posebne namjene dijele se prema značenju za RH na:

- Luke od značenja za Republiku Hrvatsku
- Luke od županijskog značenja

### **3. TEMELJNE ODREDNICE LUKE RIJEKA**

#### **3.1. POVIJESNI RAZVOJ LUKE RIJEKA I NJEN ZNAČAJ KROZ PROŠLOST**

Tijekom svoje duge i bogate povijesti, luka Rijeka prošla je kroz brojne političke i ekonomske promjene koje su imale veliki i značajni utjecaj kako na njen daljnji razvoj tako i na ukupno poslovanje. Prvi pisani tekstovi u kojima je zamjećeno da se Rijeka spominje kao lučki grad datiraju još iz 1281. godine u dokumentu „knjiga zaključaka Velikog mletačkog vijeća“. Rijeka povremeno uživa povlasticu „Slobodnog grada“ od 1466. godine, a to je pozitivno utjecalo na razvitak grada Rijeke ali i riječke luke.<sup>15</sup> Rijeka se u srednjem vijeku i ranom novom vijeku razvila kao lučki grad pod vlašću Habsburgovaca. Rijeka nije mogla proširiti svoje trgovačko djelovanje jer je imala mnogo jačeg susjeda i konkurenta sa morske strane, Republiku Veneciju. Ovaj grad-država na suprotnoj strani jadranske obale smatrao se gospodarom Jadrana, a pripao mu je i naziv Golfo di Venetia. Zbog snage i prevlasti susjeda, riječka se luka koristila isključivo za manje brodove koji su plovili pod habsburškom vlašću.

Najznačajnije razdoblje u dugoj povijesti riječke luke je ono kada je bila u pripadnosti Austro Ugarske Monarhije. Karlo VI. Je u sklopu svoje politike 1717. godine proglasio slobodnu plovidbu Jadranskim morem što je donijelo velike promjene i napredak u razvitku

---

<sup>15</sup> Kovačević, D., Luka Rijeka kao osnovni čimbenik željezničkog prijevoza Jadran-srednja Europa, magistarski rad, Rijeka: Sveučilište u Rijeci - Odjel za pomorstvo, 1999.,p. 24.

riječke luke. Dvije godine nakon, 1719.godine Karlo VI je okarakterizirao Rijeku i Trst kao slobodne luke.<sup>16</sup>

Država se zatim obavezala da će izgraditi i održavati prometnicu te lučke kapacitete, čime bi se omogućio brži napredak i razvoj trgovine. Rijeka i Trst kao dva slobodna lučka grada trebala su postati ključno mjesto za habsburšku trgovačku politiku, te su trebali postati glavne uvozne i izvozne luke kao i veze sa drugim važnim lukama na Sredozemlju ali i u ostatku svijeta. U prvoj polovici 18. stoljeća riječka je luka prepoznata kao bitno prometno središte sjevernojadranskog prometnog pravca, jer u tom razdoblju dolazi do gospodarskog jačanja luke kao posljedica uspješnog provođenja mjera državne politike. Te su mjere bile omogućene prema razvitku i jačanju trgovinske razmjene.

Godine 1810. izgrađena je Lujzijanska cesta do Karlovca<sup>17</sup>. Od 1848. do 1849. godine trajala je Mađarska revolucija i rat protiv Habsburgovaca, što je za posljedicu imalo zastoje u razvoju planova vezanih za izgradnju željeznice između Rijeke i Budimpešte. Rijeka je tek dvadesetak godina nakon, 1873.godine, postala povezana željeznicom za Budimpeštom i Zagrebom, a u periodu do tada izgubila je veliku količinu prometa koji je bivao preusmjeren u Luku Trst. Međutim, vlada Mađarske je učinila Rijeku glavnom lukom za cijeli istočni dio Austro – Ugarske Monarhije i time nastojala nadoknaditi izgubljeno vrijeme od dvadesetak godina. U tom periodu ključni događaji koji su pridonijeli razvitku riječke luke bili su izgradnja željeznice te probijanje Sueskog kanala, koje se dogodilo 1869. godine. Time su omogućeni prirodni putevi prema zemljama Srednjeg i Dalekog Istoka.

Nakon izgradnje željezničke pruge, riječka je luka dobila potrebne uvjete za njen daljnji razvitak. U sljedećim godinama mađarska je vlada imala velika ulaganja u razvoj lučke infrastrukture i prekomorske mornarice. Nasipavanjem obale dobiveni su kopneni prostori riječke luke na kojima su onda izgrađena lučka industrijska postrojenja. Izgrađena su dva lukobrana (riječki duljine 1700m, i sušački duljine 420m) iz čega su proizašle dvije luke. Riječka je luka imala površinu od 52Ha, dok je sušačka površina iznosila 6.5Ha.<sup>18</sup> Za vrijeme ovog razdoblja promet u riječkoj luci značajno raste te ona postaje mjesto koncentriranja prekomorske trgovine Mađarske i Hrvatske. Na ušću Fiumare bila je

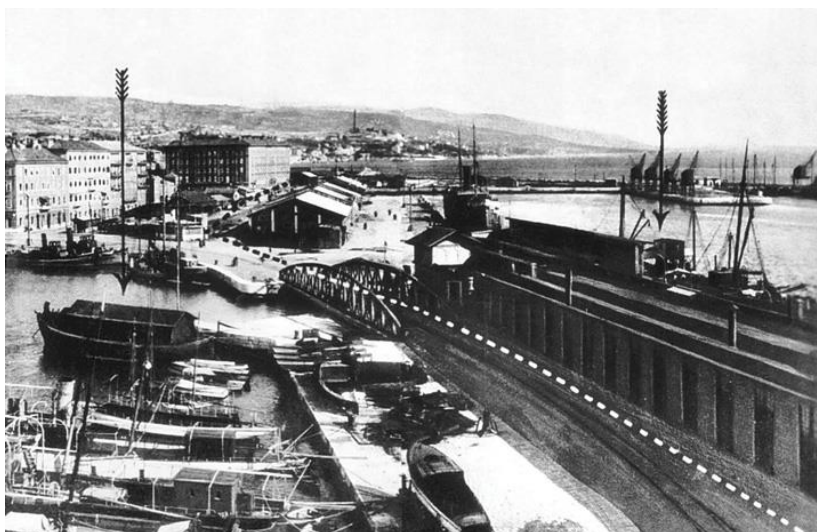
---

<sup>16</sup> Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L., (2010). The significance of high - efficiency railway Zagreb - Rijeka for the port of Rijeka development. *Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research*, 24(2), p.167.

<sup>17</sup> Hlača, B.,(2003). Riječka luka kao čimbenik razvitka hrvatskog pomorskog sustava, magistarski rad, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, p.28.

<sup>18</sup>Ibidem

smještena glavna riječka luka koja je bila rezervirana za manje brodove, dok su se veći brodovi usidrili u gradskoj tvrđavi.



Slika 1: Luka Rijeka, XIX stoljeće izvor: Hrvatska tehnička enciklopedija

Nakon rata i rušenja Austro Ugarske Monarhije došao je lošiji period u razvoju riječke luke. Riječka luka je ostala bez gospodarske podrške, a novonastale granice su onemogućile dosadašnje gibanje roba i dobara. Osim toga, velika svjetska ekonomska kriza dovela je do zastoja u napretku i daljnjem razvitku riječke luke.

Potpisivanjem Rapalskog ugovora 1924.godine Rijeka postaje dijelom Kraljevine Italije. Time je odvojena od svog prirodnog zaleđa i potpuno razdvojena od svojih ekonomskih veza smještenih na kraju nove domovine. Dok Rijeka u to doba pripada Kraljevini Italiji, Sušak sa pripadajućom Deltom i Barošem pripada kraljevini SHS<sup>19</sup>. Time je Rijeka počela polagano propadati i postajati provincijski grad. 1924.godine je između Kraljevine Italije s jedne i SHS s druge strane rasla nova luka – grad Sušak. Riječina je određena kao granica, a glavna lučka infrastruktura pripala je Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca. Kao posljedica izoliranosti grada Rijeke i riječke luke od svog prirodnog gravitacijskog teritorija došlo je do pada u djelovanju luke i njenom gospodarstvu, dok sušačka luka postaje jedna od vodećih luka tadašnje Kraljevine Jugoslavije. Dok je Rijeka propadala, luka Sušak (Porto Baross) je postajao glavna luka novonastale zemlje, ali i

---

<sup>19</sup> Vilke, S., Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta. Pomorstvo, 20(2),2006., p.147.

zemalja bivših članica nekadašnje Austro – Ugarske Kraljevine. Sušak je rastao zahvaljujući postojećim vezama sa svojim širokim zaledem što ga je stavljalo kao prirodnu vezu s ostatkom svijeta morem.

Pred sam kraj Drugog svjetskog rata, riječka luka je bila bombardirana i okupirana od strane njemačkih nacista. 1945.godine nakon narodnog oslobođenja luka je obnovljena, a Rijeka i Sušak postaju jedinstven grad čime je ponovno omogućen razvoj luke pod jugoslavenskom vladom, te tada Rijeka postaje najvažnija ali i najveća luka.

Krajem 20. stoljeća ponovno je došlo do pada riječke luke. Nova, neovisna Hrvatska je prošla kroz negativan proces privatizacije gospodarskog sustava što je negativno utjecalo na razvoj riječke luke. Turbulentne godine krajem 20. stoljeća ponovno su uzrokovale pad riječke luke. Stara pruga i relativno loše cestovne veze ponovno su povukle Rijeku s popisa najvažnijih istočnoeuropskih luka.



Slika 2: Luka Rijeka 1960ih izvor: Hrvatska tehnička enciklopedija

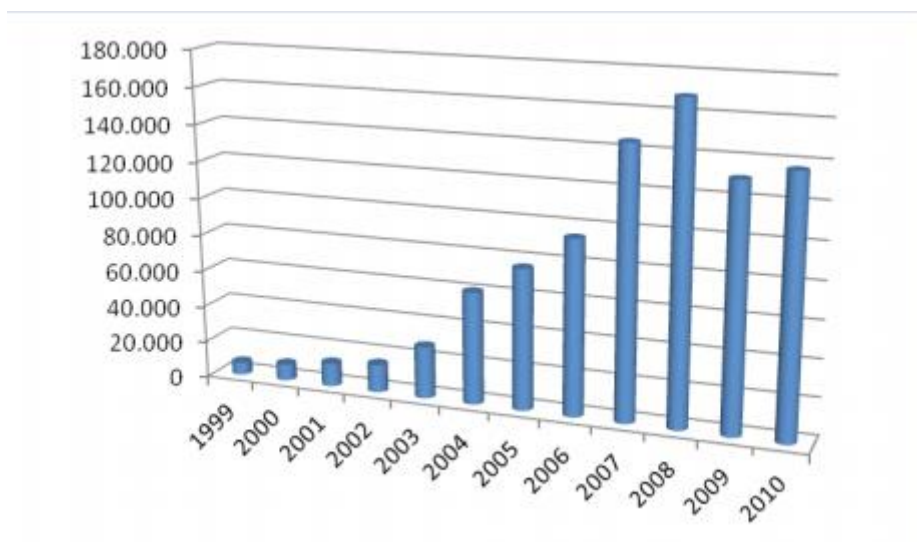
### **3.2. TERETNI PROMET LUKE RIJEKA**

Luke Sjevernog mora imaju najveću koncentraciju i količinu lučkog prometa, uključujući i kontejnerski promet na europskom području. Te luke predstavljaju glavnu poveznicu pomorske trgovine Europe s ostatkom svijeta i na njih su usmjereni glavni tokovi europske pomorske trgovine. Iako se geoprometno nalaze na nepovoljnijem položaju od luka sjevernog Jadrana (Rijeka, Kopar, Trst), te su luke i dalje u velikoj i nedostižnoj prenosti

nad sjevernojadranskim lukama, a razlog tome je njihova visoka tehnička opremljenost, ali i primjena najnovijih tehnologija, zavidna razina organizacije te dobra ce cestovna i željeznička povezanost sa ostatkom.<sup>20</sup>

Ostvareni kontejnerski promet na određenom geografskom položaju predstavlja jedan od važnijih pokazatelja koliko je neka luka konkurentna.

Povijest protoka kroz riječku luku seže do početka 18. stoljeća, a Rijeka je imala dugu povijest prometa te razne oscilacije. Prijevoz robe i putnika je u Luci Rijeka imao uspone i padove, međutim, kako je vidljivo na grafikonu, on od 1999. doživljava postepeni ali kontinuirani rast. Taj je rast posebno izražen u kontejnerskom prometu čiji kontinuirani porast možemo vidjeti u grafikonu 1 koji prati desetogodišnje razdoblje u kojem su vidljivi najznačajniji pomaci.



Grafikon 1: Kontejnerski promet luke Rijeka u razdoblju od 1999.do 2010. godine

Svjedoci smo neprestanog porasta trenda udjela kontejnerskog prometa u ukupnoj prometnoj strukturi luke Rijeka. Za razvoj kontejnerskog prometa posebno je važna uloga kontejnerskog terminala Brajdica (Jadranska vrata).

Sušaćki bazen riječke luke obuhvaća lučko-industrijski kompleks s kontejnerskim terminalom Brajdica kao njegovim važnim dijelom. Smješteno je na jugu, ispod stambenih

<sup>20</sup> Karlić Mujo H.,Kontejnerski promet na Sredozemlju s posebnim osvrtom na sjevernojadranske luke, „Naše more“, 56(1-2)/2009

četvrti, u odvojenoj lučko-operativnoj zoni. Lučki industrijski kompleks zauzima površinu od 18 ha i obuhvaća sljedeće sadržaje<sup>21</sup>:

- dio luke "Porto Baroš"

naftni terminal i skladište drva na području "Delta"

-uredske zgrade

-martovska dvorišta

-kontejnerski terminal i skladište drva Brajdica

-pokriveno spremište na području Brajdice

Kontejnerski terminal Brajdica odnosno Jadranska vrata smješten u Sušačkom bazenu, započeo je s operativnim radom 1977. godine. Tada je aktivna bila prva faza izgradnje kada je postavljena i prva kontejnerska dizalica u riječkoj luci. Deset godina nakon izgrađena je južna obala dužine 300 metara i dubine mora 11.2 metara

Na kontejnerskom terminalu Jadranska Vrata, tvrtka Jadranska vrata d.d. pruža prvenstveno usluge koje su vezane za pretovar i skladištenje kontejnera, ali i dodatne usluge poput usluge CFS-a (Container Freight Station) – punjenje i pražnjenje kontejnera.<sup>22</sup> Sve usluge vezane su uz kontejnere i teret koji se u njima prevozi.

U prošlosti su postojala znatna odstupnja i oscilacije u količini i opsegu prometa ostvarenom na terminalu Brajdica. U prošlom stoljeću, najveći promet je ostvaren 1989. godine i iznosio je 52.031 TEU. Međutim, kao rezultat promijenjene sigurnostne i političko-ekonomske situacije (podjela bivše Jugoslavije, ratno stanje itd.) došlo je do izrazito velikog smanjenja na samo 6.866 TEU u 1999. godini. Ovaj značajan pad prometa u kontejnerskom terminalu Brajdica u tom desetogodišnjem razdoblju dovodi do gubitka tržišta kao posljedica tehničkog i tehnološkog stagniranja. Iako su kapaciteti za teret u tom razdoblju bili zadovoljavajućeg obujma, nije bilo nikakvih investicijskih projekata, a u potpunosti je zanemareno i svedeno na minimum osnovno redovno održavanje. Kao posljedica takvog značajnog pada prometa, došlo je do ograničene operativne upotrebe dizalica za slaganje. One iako su bile stavljene u sustav zapravo nikada nisu tehnički optimalno operativno funkcionirale.

---

<sup>21</sup> <https://lukarijeka.hr/>

<sup>22</sup> [http://www.portauthority.hr/infrastruktura/opce\\_informacije](http://www.portauthority.hr/infrastruktura/opce_informacije) (1.9.2020.)

Međutim, od 2000. Godine bilježi se konstantan rast prometa na terminalu Brajdica, zahvaljujući znatnim ulaganjima u kapacitete za pretovar tereta i poboljšanju lučke usluge. Godine 2013.-e, nakon provedbe projekta Rijeka Gateway na kontejnerskom terminalu proširilo se pristanište za još jedan vez te su se povećale skladišne površine, a izgrađen je i ulaznoizlazni punkt. Time je okončana i druga faza izgradnje terminala.<sup>23</sup>

Riječka je luka označena kao stalna točka i mjesto u kontejnerskom prometu njenog gravitacijskog područja zahvaljujući vodećim kontejnerskim brodarima koji su prepoznali kvalitetu riječke usluge. Ta činjenica predstavlja obećavajući faktor za daljnji napredak i razvitak, te rast prometa u riječkoj luci.

Kontejnerski promet je u konstatnom porastu i raste njegov udjel u ukupnom prometu, kao i dobit koja se od njega ostvaruje. Radi toga su luke primorane proširiti svoje kapacitete kontinuirano koliko to okolnosti dozvoljavaju u novonastalim uvjetima, budući da je rast i ulaganje u prateću infrastrukturu puno sporije od porasta udjela i značaja kontejnerskog prometa u ukupnom prometu luke. Da bi riječka luka značajno povećala svoj kontejnerski promet potrebno je izgraditi nove terminale i povećati njene kapacitete za što joj je potrebna odgovarajuća lučka mehanizacija uz dovoljno velike smještajne kapacitete.

### **3.2.1. Terminali za teretni promet luke Rijeka**

U riječkoj luci terminal na kojem se obavlja kontejnerski promet naziva se „Brajdica“. Od dana kada je terminal krenuo sa poslovanjem, kontinuirano ima porast prekranoga tereta. Ove godine dovršena je izgradnja terminala na Zagrebačkom pristaništu, međutim još nije stavljen u pogon. Kada dođe do kompletnog završetka radova te osposobljavanja novih dijelova terminala i njihova uključivanja u promet, povećat će se ukrajni i iskrajni kapacitet željeznicom na 360.000 TEU godišnje, što je oko 60 posto tereta od ukupno planiranih 600.000 TEU<sup>24</sup>.

Kontejnerski terminal Brajnica smješten je u srcu grada Rijeke, na istočnoj strani riječkog bazena. Terminalom Brajnica upravlja tvrtka Jadranska vrata d.d. koja je osnovana 2001.godine. 2010.godine se priključuje novi strateški partner ICTSI – International

---

<sup>23</sup> Ibidem

<sup>24</sup> <https://www.hzinfra.hr/rekonstrukcija-zeljeznickog-kolodvora-rijeka-zagrebacka-obala-kontejnerski-terminal-por2core-zct/> (10.9.2020.)

Container Terminal Services. ICTSI ima udio u vlasništvu u iznosu od 51%, dok 49% ima Luka Rijeka d.d. 2011. godine terminal Brajdica promijenio je ime u Adriatic Gate Container Terminal, kako bi bio autentičan i karakterističan te lako prepoznatljiv u svijetu.<sup>25</sup>

U zadnje vrijeme riječka luka nalazi se u periodu u kojem dolazi do značajnih investiranja u prekrcajne kapacitete na terminalu Jadranska vrata, a to je najznačajnije započelo nakon ugovorene suradnje i koncesije sa tvrtkom ICTSI.<sup>26</sup> Značajan dio zastarjele, neadekvatne i ne funkcionalne prekrcajne aparature postupno je zamijenjen modernom procesom modernizacije. Investicije u kontejnerski terminal u vidu modernizacije svakako pridonose porastu kontejnerskog a samim time i ukupnog prometa.

„Izgradnja Zagreb Deep Sea kontejnerskog terminala (ZDSCT) dovršena je ove godine. On se prostire na ukupnoj površini od otprilike 20 Ha, dužine 680 m a prosječne širine 300 metara. Određeni dio prostora zauzimaju postojeći radni prostori luke kao što su skladištam kolosjeci, objekti za zaposlene, obale, ceste itd., dok je drugi dio površine dobiven izgradnjom nove obale nasipavanjem mora, i iznosi približno 10,3 Ha.“<sup>27</sup>

### **3.3. PUTNIČKI PROMET U LUCI RIJEKA**

Kako bi se putnički promet i turizam mogli ostvarivati, potrebno je imati odgovarajuće opremljen putnički terminal koji zadovoljava zahtjeve kako broдача tako i putnika. Da bi pomorsko putnički terminal bio pravovaljan i na razini, on mora biti bi trebao biti kvalificiran za potrebe linijskog obalnog brodarstva, za trajektni promet te za prihvaćanje i transport putničkih kruzering brodova. Također, trebao bi imati dovoljno površine na kopnu na koju bi se smjestili svi objekti koji bi putnicima potencijalno mogli zatrebati, kao i autobusne linije unutar grada, druge cestovne prometnice, ali i željeznica. Pored svih nabrojanih stavki, adekvatan i konkurentan putnički terminal trebao bi imati usluge koje su namijenjene prvenstveno putniku, bilo da on odlazi ili dolazi, kako bi se zadovoljile sve potrebe turista za koje je terminal i namijenjen u prvom redu.

---

<sup>25</sup> [http://www.portauthority.hr/razvojni\\_projekti/rijeka\\_gateway\\_projekt/kontejnerski\\_terminal\\_brajdica](http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/kontejnerski_terminal_brajdica) (10.9.2020.)

<sup>26</sup> Kolanović I., Grgas-Oštro A., Dundović K.: Ocjena i tendencije razvitka prekrcajnih kapaciteta kontejnerskih terminala luka Rijeka, Ploče i Kopar, Zbornik Veleučilišta u Rijeci Vol 3., str. 226, 2020.god

<sup>27</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr)



Kako bi se ostvarilo zadovoljstvo broдача, odgovarajuća usluga podrazumijeva postojanje<sup>28</sup>:

- Mjesta na kojima se može opskrbiti pićem, hranom ili gorivom
- Osiguranu poziciju za sigurno prihvaćanje i otpremanje brodova
- Postojanje mjesta za sitnije prepravke brodske opreme ili broда
- Postojanje opcija za obavljanje carinskih ili špediternskih poslova

Kako bi se ostvarilo zadovoljstvo putnika, objekti koji bi se trebali nalaziti u sklopu terminala su <sup>29</sup>:

- Dućani
- Kafići i restorani
- Benzinske postaje
- Odgovarajuć broj parkirnih mjesta
- radionice za popravak vozila
- smještajne objekte
- poslovnice za iznajmljivanje automobila

Putničkom prometu u Luci Rijeka namijenjen je unutarnji dio riječkog bazena, koji je smješten ispred gradske jezgre. Taj unutarnji dio namijenjen je prihvatu turističkih i ribarskih brodova te se prostorno smjestio u srednjišnjem dijelu luke.“ S morske je strane ograničen lukobranom duljine 1786 metara, a s kopnene strane samim gradom Rijeka. Ukupna dužina obale iznosi oko 608 metara, a dubina mora je oko 5 metara. Obuhvaća područje od Adamićeva gata sa bazenom koji je smješten zapadno, Gat Karoline Riječke te Rivu Boduli sa odgovarajućim bazenima.“<sup>30</sup>.

Područje sidrišta riječke luke dovoljno je veliko da može primiti veći broj putničkih brodova za kružna putovanja, a smještaj sidrišta koji je neposredno ispred same luke olakšava prekrcaj putnika koji se kreću na relaciji brod, obala, brod.

U ljetnom periodu u luku Rijeka pristaje velik broj manjih turističkih brodova kojima riječka luka predstavlja polaznu točku za putovanja po Jadranu. Oni se vezuju na cijelom

---

<sup>28</sup> Dundović, Č. (2001) Tehnološki procesi u prometu. Rijeka. Sveučilište u Rijeci, Odjel za pomorstvo, p.311.

<sup>29</sup> ibidem

<sup>30</sup> <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/321-2014.pdf>

području putničke luke (a ponekad i na lukobranu) dok se veći brodovi za kružna putovanja vezuju na području Riječkog lukobrana.



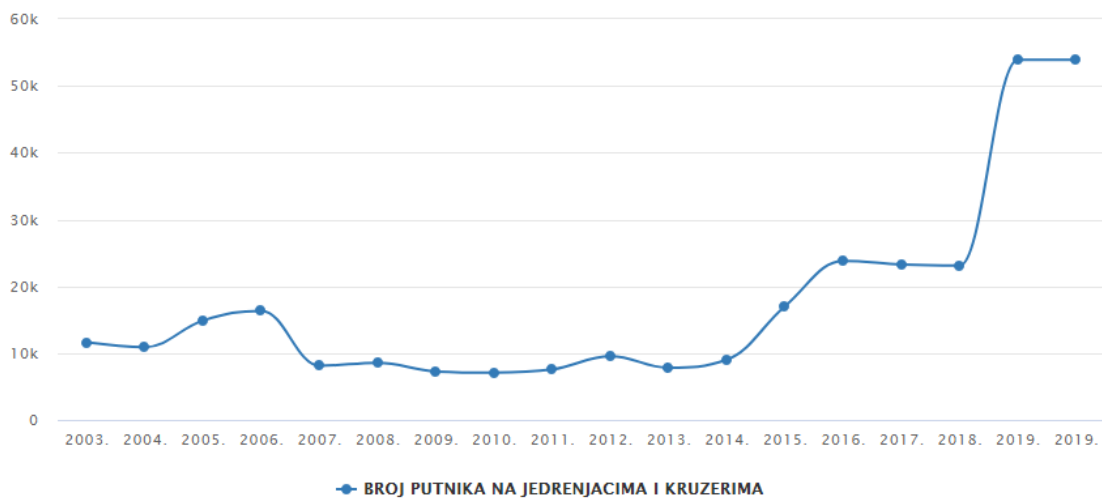
Slika 3: Riječki lukobran izvor: Turistička zajednica Grada Rijeke

Pomorsko putnički terminal smješten na riječkom lukobranu postoji od 2009.godine kada je pušten u promet. Izgradnja tog terminala predstavlja projekt koji je pokrenut s ciljem da unaprijedi usluge putnicima korisnicima kako državnog tako i međunarodnog putničkog prometa. On pridonosi ljepšoj slici grada, i Riječanima je donio dugo očekivanu šetnicu uzduž cijelog lukobrana koja im omogućuje jedinstveni pogled na grad s mora. Izgradnjom pomorsko putničkog terminala riješena su brojna pitanja, primjerice riješen je problem parkirnih mjesta odnosno nedostatak istih, kao i problem odvojenosti od teretnog terminala. Osim toga, povećan je kapacitet prihvata brodova što uvelike pridonosi povećanju konkurentnosti. Unatoč riješenju nekih problema, i dalje u zraku ostaju neka pitanja. Primjerice, problem je nastavila biti prometna povezanost putničkog terminala budući da do njega vodi isključivo glavna gradska prometnica, kojom osim vozila usmjerenih ka terminalu putuju i građani Rijeke kojima terminal ne predstavlja odredište, a u frekventnim satima ona zna biti itekako preopterećena.

### 3.3.1. Razvoj kruzinga

2012. godine u Rijeku je stigao samo jedan kruzer koji je brojao 1760 putnika. Iako je u prvom dijelu iste godine broj putnika na kruzing putovanjima u Jadranu, točnije u hrvatskom dijelu Jadrana porastao za 2.9%, riječka je luka i dalje ostala bez kruzera.<sup>31</sup>

Kada današnje stanje u riječkoj luci usporedimo sa ondašnjim, dolazimo do zaključka kako Rijeka postaje sve primamljivija i prepoznatljivija kruzing destinacija, koja kontinuirano teži daljnjem napretku.



Grafikon 2: Broj putnika na jedrenjacima i kruzerima u riječkoj luci od 2003.- 2019.godine izvor: PortAuthority

Na grafikonu 2 možemo uočiti kako riječka luka bilježi kontinuirani porast broja putnika na jedrednjacima i kruzerima, gledajući od 2003.godine pa sve do danas. Posebice se ističe porast broja putnika u prošloj, 2019.godini što svakako predstavlja temelj optimizma koji vlada kada se predviđa budućnost kruzing prometa u riječkoj luci.

<sup>31</sup> <http://www.novilist.hr/Vijesti/Hrvatska/Kruzna-putovanja-Dubrovnik-rekorder-s-328-u-Rijeci-samo-jedankruzer-rujan-2013>.

Lučka uprava Rijeka je 2014.godine počela sa provedbom planova i aktivnosti koje su usmjerene na definiranje područja za prihvat kruzera, ali i marketingom destinacije koji se pokazao kao iznimno važan faktor u pridobivanju putnika i brodara i privlačenju njihova interesa. Osnovano je povjerenstvo za razvoj Rijeke kao kruzing destinacije koje je produkt suradnje lučke uprave, Grada Rijeka te Turističke zajednice Grada Rijeke.<sup>32</sup> Tri mjesta na kojima je moguć prihvat kruzera i brodova raznih veličina su Riječki lukobran, sidrište, te zapadna obala kontejnerskog terminala Brajdica.

Od iznimne je važnosti ponuditi dobru prezentaciju destinacije, i naglasiti njeno bogatstvo i prirodne ljepote kao vodeće vrijednosti, te ju istaknuti u odnosu na druge, konkurentne destinacije. Na kruzing tržištu, važno je naglasiti autohtonost i kulturnu raznolikost destinacije, međutim to nije dovoljno. Osim onoga što destinacija sama po sebi nudi, potrebno je i neophodno ulagati i u kvalitetan sadržaj koji privlači ali i zadržava i ponovno vraća turiste. Primjerice, kako bi se Kvarner kao nova kruzing destinacija istaknuo, potrebno je obogatiti izletničku ponudu, zatim naglasiti postojeću gastronomsku ponudu ili jednostavno organizirati zanimljive ture sa uključenim znamenitostima grada Rijeke ali i bliskih okolnih mjesta i gradića.

## **4. RAZVOJNA POLITIKA LUKE RIJEKA**

### **4.1. ZNAČAJ ZEMLJOPISNOG POLOŽAJA LUKE RIJEKA**

Luka Rijeka se među ostalim hrvatskim lukama ističe prvenstveno zbog svog najboljeg geoprometnog položaja koji je ponajprije očituje u najpovoljnijem prirodnom izlazu na more. Luka Rijeka smještena je u dubini prirodno zaštićenog Kvarnerskog zaljeva smještenog na sjevernoistočnoj obali Jadranskog mora koji je preko Velih vrata povezan s otvorenim morem. Kroz kupsku dolinu riječka luka posjeduje mogućnost izrazito

---

<sup>32</sup> <https://www.portauthority.hr/novosti/porast-interesa-za-rijekom-kao-kruzing-destinacijom/> (10.9.2020.)

kvalitetnog povezivanja sa centralnom Hrvatskom, a posebice sa Zagrebom kao metropolom, ali i sa središnjom Europom i Podunavljem.<sup>33</sup>

Zahvaljujući takvom vrlo povoljnom položaju, Luka Rijeka se nalazi unutar gravitacijskog područja srednjoeuropskih zemalja, kao i istočnih zemalja. Od zemalja srednje Europe to su Hrvatska, Slovenija, Mađarska, Austrija, Slovačka i južna Njemačka, dok se od zemalja istoka ističu BiH, Srbija, Crna Gora, Bugarska i Rumunjska.<sup>34</sup>

Gravitacijsko se područje riječke luke sastoji od dva prstena. Prsten radijusa 600 km predstavlja područje koje privlači robne-transportne tokove i učestale korisnike luka. Drugi prsten predstavlja gravitacijsko područje radijusa 1000 km te on označava područje posebnog interesa. (slika 4).



Slika 4: Gravitacijsko područje Luke Rijeka izvor: Repozitorij fakulteta prometnih znanosti

Luka Rijeka spada u skupinu sjevernojadranskih luka zajedno sa lukama Kopar i Trst zbog sličnih geoprometnih značajki. Smještaj luka na Sjevernom Jadranu za prednost ima

<sup>33</sup> <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/zemljopisni-polozaj/> (10.9.2020.)

<sup>34</sup> Kos S., Brčić D., Karmelić J.: Strukturna analiza kontejnerizacije hrvatskih luka, Pomorstvo, str. 190, 2010.g

najkraću moguću morsku udaljenost između Europe i Bliskog, Dalekog i Srednjeg istoka. Luka Rijeka posjeduje i dodatne prometne pravce prema Istri, Lici, Kvarnerskim otocima, središnjoj Bosni, te prema Austriji i Njemačkoj preko Ljubljane. Iako luka Rijeka prednjači u dubini prilaznog mora koja omogućuje pristajanje i najvećih brodova, zbog gospodarskih, političkih i ratnih zbivanja, došlo je do stagnacije u razvoju luke Rijeka u posljednjih dvadesetak godina. Stoga su bez obzira na prednosti riječke luke, njen promet preuzele luke Kopar i Trst.

Osim toga, razvoj Riječke luke ometa i slaba cestovna i željeznička povezanost luke Rijeka te nedostatnost kvalitetnih ravnih prostora uz morsku obalu, što za posljedicu ima poskupljenje razvoja lučkih djelatnosti. Stagnacija u razvoju prometnog sustava Republike Hrvatske, a sadmim time Grada Rijeke te luke Rijeka posljedica je kašnjenja u izgradnji riječke obilaznice te autoceste Rijeka – Zagreb uz značajno kašnjenje u rekonstrukciji i modernizaciji željezničkog prometa. Pored toga, i sustav Riječke luke je međusobno nekvalitetno povezan cestovnim i željezničkim vezama koje se ostvaruju kroz najuži centar grada, što dovodi do stvaranja nepovoljnih odnosa Grada Rijeke i Luke Rijeka . Taj problem moguće je odgovarajuće riješiti postupnim razvitkom Grada Rijeke i Luke Rijeka kao cjeline integriranja razvojnih komponenta luke, terminala i središta grada.

Rijeka kao luka sa iznimno dobrim geoprometnim položajem postaje sve bitnije prometno i industrijsko središte, ali i glavna tranzitna luka Republike Hrvatske. Sve su to razlozi za pridobivanje sve većih količina tereta iz zemalja koje se nalaze u zaleđu, i rasta njene konkurentnosti, a sve to predstavlja temelj na kojem se gradi njen razvoj u budućnosti.

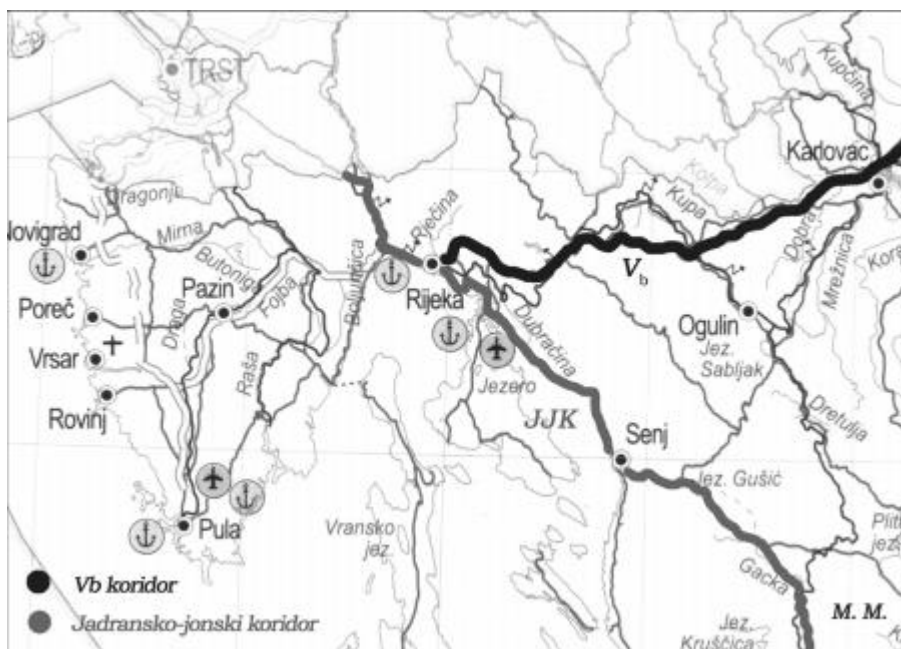
Na tablici 1 prikazana je udaljenost Rijeke od nekih značajnijih europskih destinacija. Možemo usporediti cestovnu sa željezničkom udaljenošću.

<b>Grad</b>	<b>Zagreb</b>	<b>Beč</b>	<b>Budimpešta</b>	<b>Bratislava</b>	<b>München</b>	<b>Prag</b>
<b>Cesta</b>	185 km	490 km	540 km	550 km	560 km	810 km
<b>Željeznica</b>	229 km	572 km	595 km	686 km	574 km	844 km

Tablica 1:Cestovna i željeznička udaljenost Rijeke od europskih destinacija

#### 4.1.1 VAŽNOST PANEUROPSKIH KORIDORA

Kroz grad Rijeku prolaze dva od devet iznimno značajnih prometnih koridora. Rijeka predstavlja mjesto u kojem se sijeku V. Europski koridor i Jadransko – Jonski koridor, i taj je podatak iznimno važan za razvoj čitave Republike Hrvatske, a osobito za Rijeku te samim time i riječku luku. (slika 5.)



Slika 5 : Rijeka - sjecište dvaju paneuropskih koridora

Preko V. i X. Paneuroskog koridora luka Rijeka postaje integrirani dio Europe. Kroz Rijeku prolazi ogranak Vb koji ju povezuje sa Panonskom nizinom te istočnim dijelom središnje Europe, a pruža se od Budimpešte preko Zagreba prema Rijeci točnije Kvarnerskom zaljevu. X.koridor imena Jadransko – jonski povezuje alpske zemlje te Padsku dolinu, primorski dio Slovenije preko Hrvatske, južnih dijelova BiH, Crne Gore, Albanije i Grčke sa Makedonijom, Bugarskom i Turskom. <sup>35</sup>

<sup>35</sup> Marković, I., Muić, M., Vučić, D., : Položaj i perspektive razvoja luke Rijeka, Pomorski zbornik 41, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str.126

Sagledajući oba koridora, koridor Vb ipak ima prioritet u planovima Hrvatskih željeznica baš zbog značaja kojeg ima za lokalni ali i međunarodni promet.

Tim se koridorom ostvaruje željeznička povezanost sjevernog i srednjeg Jadrana sa unutrašnjošću naše države, kao i sa ističnim i srednjeeuropskim državama. Rijeka ima strateški položaj te predstavlja ulazna vrata tog iznimno značajnog željezničkog koridora Republike Hrvatske. Kada se sagledaju udaljenosti od mađarske granice do luka na jadraniu, navedena pruga predstavlja najpovoljniju željezničku poveznicu Podunavlja sa Jadranom.<sup>36</sup>

Hrvatska dionica tog koridora je pruga Botovo – Zagreb – Rijeka, kojom je Rijeka poezana sa unutrašnjošću zemlje ali i sa srednjeeuropskim zemljama koje se nalaze u gravitacijskom području riječke luke. Hrvatska dionica X. Koridora je pruga Savski Marof – Vinkovci – Tovarnik. Hrvatska dionica koridora Vb je značajna za razvojne planove tržišnog nastupa HŽ infastrukture d.o.o. i na njoj će se u budućnosti moći prihoditi značajni prihodi. Izgradnjom i modernizacijom nizinske pruge od Zagreba do Rijeke povećat će se konkurentnost riječke luke ali i njen značaj za hrvatsko gospodarstvo.<sup>37</sup>

Strateški cilj Republike Hrvatske je potpuna integracija sa suvremenom Europom, a ključna sastavnica tog dugotrajnog i složenog procesa je uspješno i smisleno prometno povezivanje. Hrvatskoj je omogućen taj proces uključivanjem u paneuropsku prometnu mrežu prometnih koridora (1997. godine na Konferenciji o transportu u Helsinkiju). Uključivanjem Republike Hrvatske u V., VII, i X. paneuropski koridor je Rijeka kao strateški značajno područje Republike Hrvatske doživjela potpunu afirmaciju.

---

<sup>36</sup> Stipetić, A. and Blašković Zavada, J. (2006). Influence of Railway Traffic on the Pan-European Corridor V.B on the Development of the Port of Rijeka. *Promet - Traffic&Transportation*, [online] 18(5) (15.9.2020.)

<sup>37</sup> *ibidem*



## 4.2. KONKURENTSKA PREDNOST LUKE RIJEKA

### 4.2.1. Konkurentska prednost luke rijeka u odnosu na druge sjevernojadranske luke

Luke Kopar, Trst i Rijeka zajedno čine skupinu sjevernojadranskih luka koje imaju slične geoprometne karakteristike, a situirane su na raskrižju prometnog puta Jadran – Podunavlje. Luke sjevernog Jadrana imaju prednost pred lukama Baltika ili Sjevernog mora jer su najkraćim morskim putem povezane sa Bliskim, Srednjim ili Dalekim istokom. Na tablici je prikazana udaljenost nekih važnijih svjetskih luka od luka smještenih na sjevernom Jadranu kao i od luka smještenih na Sjevernom moru. Udaljenost je prikazana u Nm, a vrlo je jasno očitati kako su sve navedene svjetske luke bliže sjevernojadranskima nego onima na Sjevernom moru. Međutim, unatoč boljem geoprometnom položaju, kao posljedice slabije tehničke opremljenosti, luke sjevernojadranske itekako zaostaju u prometu i prihodima, što će detaljnije biti opisano kasnije u tekstu.

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

Tablica 2: Udaljenost između luka Sjevernog Jadrana i luka Sjevernog mora od nekih značajnijih luka svijeta

izvor: Pomorski zbornik 41(2003), 123-133

Budući da luke Kopar, Trst i Rijeka imaju zajedničko gravitacijsko zaleđe svrstavamo ih u zajedničku skupinu. One s jedne strane djeluju kao međusobno konkurentne luke, dok s druge strane ipak djeluju kao zajednički sustav koji nastoji prenjeti robu iz srednjeeuropskih zemalja na svoj teritorij.

Prirodna pogodnost sjevernojadranskih luka jest činjenica da je Dinara najniža i najuža na prometnom pravcu koji prolazi sjevernim Jadranom. Na sjevernu se nalaze „Postojnska vrata“ preko kojih je otvoren put prema istočnoalpskom području, dok je od svog zaleđa Kvarnerski zaljev odvojen „Hrvatskim gorskim pragom“ čime je uspostavljen najjednostavniji prolaz iz srednjeg Podunavlja u Sredozemlje.<sup>38</sup>

Zbog zemljopisnih karakteristika sjevernojadranskog područja olakšana je izgradnja željezničke prometne infrastrukture iz kontinentalnog zaleđa prema lukama.

Kako Jadransko more predstavlja najdublje uvučeni dio europskoga kopna, upravo luke Kopar, Trst i Rijeka omogućuju najbliži izlaz na more kontinentalnim zemljama koje pripadaju njihovom zaleđu, a ponajprije e ovdje misli na srednjeeuropske zemlje navedene ranije.<sup>39</sup>



Slika 6: Smještaj sjevernojadranskih luka na zemljopisnoj karti

Prednost Luke Rijeka je u dubini prilaznog mora. Veća dubina označava mogućnost pristajanja i najvećih brodova. Međutim zbog političkih, gospodarskih i ratnih zbivanja kroz posljednjih je dvadesetak godina došlo do stagnacije u razvoju riječke luke, a promet su preuzele luke Trst i Kopar. Osim prednosti koja se očituje u dubini prilaznog mora, prednost riječke luke su i njene prometne veze. Povezana je sa Istrom i kvarnerskim otocima i Likom,

<sup>38</sup> Hauselmaier, S., Lončarić, I. and Mataruga, A. (2008). Strategija razvoja Luke Rijeka d.d. Pomorski zbornik, [online] 45(1), pp.153–163. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/54602> (15.9.2020.)

<sup>39</sup> ibidem

a također i sa zapadnom i središnjom Bosnom kao i Austrijom i južnom Njemačkom i to preko Ljubljane.<sup>40</sup>

Jedna od osnovnih prednosti luke Kopar nad riječkom lukom je njegov geoprometni položaj koji omogućuje međunarodne trgovačke tokove. Smještena je na jugoistočnoj obali Tršćanskog zaljeva, a zbog povoljnog položaja luka Kopar je u vrlo kratkom periodu postala važna i frekventna sjevernojadranska luka.<sup>41</sup>

Luka Trst je od ove tri sjevernojadranske luke najveća, i glavna luka za Austriju koja je kontinentski zatvorena. U iznimno je povoljnom položaju u usporedbi sa lukom Rijeka i lukom Kopar, zbog svog povoljnog gravitacijskog područja. U užem smislu ono obuhvaća Beč, Milano i München, a u širem Zurich, Stuttgart, Prag i Budimpeštu. Luke Kopar i Rijeka imaju manje gravitacijsko područje, slabije razvijenu povezanost sa zaleđem, i manje kapacitete. U usporedbi sa lukom Kopar i Rijeka, luka Trst je tri puta bolje povezana željeznicom, te je sam taj podatak dovoljan da nam govori koliko veću mogućnost tranzita i pretoka dobara ima luka Trst.

Luka Rijeka postala bi značajno veća konkurencija ostalim lukama kada bi smanjila troškove koji se moraju platiti ukoliko se koriste plovni putevi. Kada usporedimo primjerice naknadu za svjetlarinu, ona je u luci Rijeka skuplja za 171% nego u luci Kopar, te za 27% veća nego u luci Trst.<sup>42</sup> Još veće naknade u riječkom prometnom pravcu su za korištenje plovnog puta onih brodova koji prevoze automobile gdje je u usporedbi sa naknadama u luci Kopar, riječka luka skuplja za 443%. Posljedica navedenih podataka i rezultat visokih troškova naknade je to da se u riječkoj luci više gotovo i ne odvija prekrcaj automobila, dok se u luci Kopar prekrcava oko pola milijuna automobila godišnje. Kada bi se snizili troškovi naknade koja se naplaćuje za korištenje plovnog puta, to bi rezultiralo i povećanjem brodova i ukupnog prometa koji se odvija u luci, a samim time bi i dobit bila veća.

Iako Luka Rijeka sudjeluje sa čak 70% prekrcaja u cjelokupnom prometu svih luka Republike Hrvatske, ona pridonosi u svega 6-15% ukupne zarade svih učesnika na riječkom

---

<sup>40</sup> Marković I., Muić M., Vučić D.(2003). Položaj i perspektiva razvoja Luke Rijeka, Pomorski zbornik 41(1), str. 16.

<sup>41</sup> Dujmović, J. (n.d.). VELEUČILIŠTE "NIKOLA TESLA" U GOSPIĆU Geotrafical position and traffic comparison of the ports of rijeka, koper and trieste (15.9.2020.)

<sup>42</sup> Dundović, Č. i suradnici, op. cit, str. 216.

prometnom pravcu. To bi značilo da svi ostali učesnici u prometu sudjeluju sa 85-94%, primjerice brodari, špediteri, opskrbljivači brodova, banke, željeznica...

#### **4.2.2. KONKURENTSKA PREDNOST LUKE RIJEKA U ODNOSU NA OSTALE HRVATSKE LUKE**

Republika Hrvatska ima 6 luka otvorenih za javni promet koje s obzirom na značaj za RH svrstavamo u luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Te luke od najveće prometne važnosti su Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Zbog iznimno povoljnog geoprometnog položaja naše zemlje, hrvatske morske luke predstavljaju veliki značaj za gospodarstvo Republike Hrvatske.



*Slika 7: Morske luke od značajnog gospodarskog interesa za RH*

*izvor: autor*

Hrvatska posjeduje specifičnost koja pogoduje nastanku velikog broja luka i lučica, a to je razvedenost obale sa velikim brojem otoka i otočića. Hrvatske luke možemo prema zemljopisnom položaju grupirati u tri skupine: luke sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana. U Hrvatskoj se nalazi približno 350 luka i lučica, a samo ovih šest navedenih može prihvatiti velike preookeanske brodove.

Ono što je zajedničko za svih šest luka od međunarodnog značaja je to da su sve smještene na kopnenoj obali. Osnovu i temelj razvitka hrvatskih morskih luka predstavlja Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama<sup>43</sup>. Njim se utvrđuje i definira uloga i značaj pojedinih luka za gospodarstvo Hrvatske. Prema tom zakonu luke možemo razvrstati u tri kategorije:

- a) luke od međunarodnog značaja za RH,
- b) luke županijskog značaja
- c) luke lokalnog značaja

Iako u Hrvatskoj postoji šest luka od međunarodnog značaja za RH, svaka od njih ima drugačiji utjecaj na gospodarski napredak Hrvatske, te nemaju sve jednaku važnost i značaj za isti. Potrebno je razlikovati je li luka primarno teretna ili putnička, i u skladu sa njenim značajem treba luke razvrstati prema tom kriteriju i poticati njihov daljnji razvitak u određenom smjeru. S obzirom na koncentraciju prometa treba poticati razvoj Luke Rijeka i Luke Ploče kao teretne luke, dok bi podstrek ka razvoju putničkog prometa trebao biti usmjeren na luke Split, Šibenik, Zadar, Dubrovnik, ali i Rijeka.

<sup>44</sup>Usprkos padu lučkog prometa devedesetih godina dvadesetog stoljeća kao rezultat ratnih događanja, zastarjelih željezničkih i cestovnih prometnica, nepostojanja kompetentne pomorske i lučke politike itd, nakon devedesetih godina u sljedećem desetljeću promet u hrvatskim lukama bilježi kontinuirani porast. Razlozi tog povećanja su: <sup>45</sup>

- Popravak političke i gospodarske situacije u Hrvatskoj
- Rast lokalnog prometa te napredak u razvitku gospodarstva

---

<sup>43</sup> <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>

<sup>44</sup> Radić Z., More-hrvatsko blago, Zagreb, 2008., str. 963

<sup>45</sup> Dundović Č., Pomorski sustav i pomorska politika, sveučilišni udžbenik, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.

- Vraćanje propuštenih tereta iz tranzitnog tržišta
- Proces restrukturacije i privatizacije lučkog sustava
- Modernizacija i izgradnja lučkih kapaciteta
- Povezivanje luka sa zaleđem suvremenim cestovnim prometnicama.

Glavnina teretnog prometa hrvatskih luka se odnosi na luke Rijeka i Ploče. Te dvije luke sudjeluju u gotovo 90% ostvarenog cjelokupnog teretnog prometa svih Hrvatskih morskih luka. One su postale glavne teretne luke u RH. Od tih 90%, riječka luka sudjeluje u velikoj većini, odnosno ostvaruje gotovo 60% cjelokupnog teretnog prometa. Posebnu važnost riječke luke u Hrvatskom lučkom sustavu daje činjenica da je skoro cijeli tranzitni promet usmjeren preko prometnog pravca koji prolazi kroz samu Rijeku-sjevernojadranskog pravca .

Rijeka zasigurno predstavlja važno prometno čvorište Republike Hrvatske, a njena konkurentnost je u ovisnosti između ostalog i o konkurentnosti luka Kopar i Trst. U takvim je situacijama od presudne važnosti kvalitetna prometna povezanost, kao i cijena i kvaliteta danih usluga. Rijeka nije željeznički povezana niti sa jednim bitnim područjem. Iako postoji, željeznika pruga Rijeka – Zagreb nije efikasna te zahtjeva potpunu restrukturaciju i modernizaciju. Ne postoje nikakve izravne željezničke veze Rijeke sa lukom Ploče kao drugom teretnom lukom Hrvatske, ali niti sa konkurentnim sjevernojadranskim lukama Kopar i Trst.<sup>46</sup>

U putničkom prometu najbolje rezultate ima luka Split sa gotovo 50% ukupnog putničkog prometa. Luka Ploče je rijekom ratnog perioda doživjela veliki pad prometa, međutim od 2012.godine bilježi kontinuirani rast a pridonosi razvoju gospodarstva Bosne i Hercegovine zbog povoljnog geografskog položaja za zemlje srednje Europe.

---

<sup>46</sup> Dundović, Č. i suradnici, op. cit, str. 170.

### 4.3. GOSPODARSKI ZNAČAJ LUKE RIJEKA

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukam je riječku luku kategorizirao kao luku od međunarodnog gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku što pokazuje kako ona ima pozitivne učinke na nacionalno gospodarstvo. Njezina osnovna funkcija je obavljanje definiranih lučkih djelatnosti kao što su ukrcaji, iskrcaji, skladištenje, prenošenje generalnog tereta i drugih vrsta tereta.<sup>47</sup>

Na području Lučke uprave Rijeka djeluju ukupno 63 koncesionara. Zbog velikog boja koncesionara postoji velika potreba za većom količinom prometno logističkih usluga, a time i za stvaranjem prihoda od poslovnih subjekata koji obavljaju te usluge. Koncesionari svoje prihode na lučkom području ostvaruju direktno i indirektno, proizvodeći istodobno multiplikativni efekt na cjelokupno nacionalno gospodarstvo.

Luka Rijeka smještena je u sjevernom dijelu Kvarnerskog zaljeva. Ta je lokacija ujedno i najpogodniji izlaz na otvoreno more za Hrvatsku i susjedne zemlje poput Mađarske, Austrije, Češke, Slovačke, zapadni dio Ukrajine, južni dio Poljske i južni dio Njemačke.<sup>48</sup>

Učinci koje luka ostvaruje svojim poslovanjem iskazuju se na dva načina, kao direktni ili indirektni učinci. Dok direktni učinak predstavlja sve one subjekte koji izravno imaju utjecaj na poslovanje luke poput brodara, kopnenih prijevoznika, špeditera, agenata itd., indirektni učinak odnosi na sva poduzeća koja ostvaruju svoje prihode samim poslovanjem luke kao što su Hrvatske ceste, Hrvatske autoceste, Industrija nafte, Hrvatska elektroprivreda, trgovina, ugostiteljstvo itd.<sup>49</sup>

Rijeka i područje riječke luke je ključna međunarodna točka putem koje dolazi do povezivanja i spajanja područja RH i zemalja Srednje i Jugoistočne Europe sa ostatkom svijeta, a posebice sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka. Te su zemlje od posebne važnosti budući da predstavljaju vodeće svjetsko tržište sa dvije trećine svih proizvođača i

---

<sup>47</sup> Hauselmaier, S., Lončarić, I. and Mataruga, A. (2008). Strategija razvoja Luke Rijeka d.d. Pomorski zbornik, [online] 45(1), pp.153–163.(15.9.2020.)

<sup>48</sup> Vilke, S., Šantić, L. & Smojver, Ž. (2011) Luka Rijeka – referentna točka prometnog koridora Podunavlje – Jadran. Suvremeni promet : časopis za pitanja teorije i prakse prometa, 3-4, 219-223.

<sup>49</sup> Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske, Inženjerski biro, 2010.

potrošača usluga. Stoga se investiranjem u restrukturaciju i modernizaciju riječke luke pridonosi restrukturiranju i moderniziranju prometnog sustava RH ali i cijele regije. Luka Rijeka zapravo predstavlja strateški aparat politike države čime se dokazuje opravdanost ulaganja, a posebno se tu ističe izgradnja Zagrebačkog pristaništa te nizinske željezničke pruge koja spaja Rijeku sa Budimpeštom.

## **5. STRATEGIJA RAZVOJA LUKE RIJEKA**

Iako zvuči obećavajuće činjenica da je Rijeka 1873. bila poznata po najmodernijoj željezničkoj pruzi tog doba, ono što razočarava jest da se ta željeznica koristi i danas. To je uzrok značajnom zaostajanju u odnosu na konkurente. Na pitanje zašto je došlo do zaostajanja u razvitku riječkog prometnog pravca kao važnog čimbenika za razvoj riječke luke jedan od odgovora je zasigurno nepostojanje strateškog plana razvoja.

Koncept dugoročnog razvoja prometnog ali i cjelokupnog lučkog sustava Rijeke potrebno je napraviti u skladu sa pravilima Europske unije, dok je istovremeno potrebno afirmirati prostorni položaj Rijeke i riječke luke čime bi Rijeka što prije postala dio europskih i logističkih prometnih sustava. Kada bi se riječka luka razvila i unaprijedila u modernu i konkurentnu europsku luku, to bi stvorilo idealne uvjete za integraciju Republike Hrvatske u gospodarske, logističke i prometne tokove kako Europe tako i svijeta.

Iako je Rijeka oduvijek smještena na vrlo povoljnom geoprometnom položaju, riječka luka u prošlosti nije bila dovoljno promovirana ni afirmirana, niti sa gospodarskog nita sa prometnog stajališta. Nisu postojali nikakvi konkretni ni jasno zacrtani ciljevi, a pogotovo ne jasan i detaljno izučen strateški plan. U današnjem svijetu i globaliziranom tržišnom okruženju od iznimne je važnosti provoditi učinkovitu tržišnu politiku i imati izričito definirane razvojne i poslovne ciljeve. Sve je to proces kroz koji je potrebno proći kako bi se pridobili novi konzumenti usluga, ali i dugoročno zadržali postojeći.

Budući da je riječka luka kao posljedicu političkih i gospodarskih događanja izgubila jedno kompletno razdoblje poslovnog i razvojnoga ciklusa, njeno restrukturiranje i modernizacija te preobrazba još su u tijeku.



Osnovni strateški ciljevi razvoja riječkog lučkog sustava su<sup>50</sup>:

- Suvremenizacija lučkih procesa, i lučkih kapaciteta
- razvoj suvremenih transportnih tehnologija
- privatizacija i dodjela koncesija
- planiranje i gradnja logističkih distribucijskih centara u okolini
- porast produktivnosti luke
- povećanje udjela marketinga
- unaprijeđenje prometnih veza luke sa zaleđem
- postizanje konkurentskih cijena na tržištu
- podizanje kakvoće usluge

Dugoročni koncept napretka i razvitka Luke Rijeka označava značajan pomak od sadašnjeg stanja i uključuje kreiranje novih hipoteza za cjelokupan razvoj sjevernojadranskog prometnog pravca. Svi dugoročni planovi u vidu povećanja obujma prometa koji se u luci odvija mogu biti ostvareni isključivo ako se poštuju i dosljedno provode dogovorene i isplanirane mjere na razini luke i grada Rijeke, ali, ne manje važno, i na županijskoj i nacionalnoj razini.

Luka Rijeka se trenutno nalazi usred procesa modernizacije, i veliki dio isplaniranih mjera za njen razvitak je u procesu provođenja, međutim potreban je još znatni vremenski period za ostvarenje istih, uz puno investicijskih projekata i provedbe i dovršetka radova, kako bi zacrtani ciljevi bili kompletno izvršeni, te kako bi se ostvarila dugoročna vizija zacrtana u strateškom planu. Preduvjet daljnjeg uspješnog funkcioniranja riječke luke je svakako modernizacija, a o nenoj modernizaciji zasigurno ovisi i funkcioniranje cjelokupnog prometnog sustava RH.

---

<sup>50</sup> Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 141.

## 5.1. ČIMBENICI POTRAŽNJE U LUCI RIJEKA

U današnje doba i današnjem svijetu globaliziranog tržišta, vodeću ulogu u određivanju trgovinskih načela imaju veliki kontejnerski brodovi. Stoga je sukladno tim zahtjevima vodeći činitelj prometne potražnje Luke Rijeka d.d. kvaliteta pružene usluge brodarima po povoljnoj cijeni.

Pokrenuta je feeder linija iz riječke luke pomoću broda „Lošinj“ koji plovi rutom Rijeka – Venecija – Damietta – Pirej – Ploče – Rijeka čime je riječka luka dobila izravnu vezu s Grčkom, Egiptom i zemljama Dalekog istoka. Riječka luka je postala konkurentna na pomorskom tržištu između ostalog i zbog povoljnih cijena, a također nudi manju potrošnju vremena svjetskim operatorima.

Kada govorimo o prometnim vezama, potpuno je obuhvaćeno srednje i istočno Sredozemlje zahvaljujući feeder linijama. Vodeća prednost Luke Rijeka prema lukama sličnog geoprometnog položaja (Kopar, Trst) je prirodna dubina prilaznog mora. Prednost koju luka Rijeka kao sjevernojadranska luka posjeduje pred lukama Sjevernog mora ili Baltika je najkraći morski put između Dalekog, Srednjeg i Bliskog istoka i Europe. Uz razvoj feeder-servisa, jake strateške partnere, sve intenzivniju suradnju s brodarima svjetskog značaja te suvremenu prekrcajnu opremu, osigurani su važni preduvjeti za rast kontejnerskog prometa.

Na potražnju usluga osim cijena utječu i preferencije potrošača. Sukladnu velikom broju dohodaka takvih potrošača i njihovih sklonosti, Luka Rijeka valorizirana je kao glavna tranzitna luka za susjedne države, ali i za prometni pravac prema Bliskom i Dalekom istoku, Crnom moru i Africi. S obzirom na činjenicu da najveći broj prometnih pravaca na prostoru RH ili prolazi ili započinje kroz Rijeku, klijenti luka iz zaleđa postaju sve više fokusirani na Rijeku i daju joj prednost u odnosu na konkurentske luke. Tomu pridonosi i činjenica da je luka Rijeka integralni dio Europe budući da kroz nju prolaze čak dva od devet paneuropskih koridora. Detaljnije o važnosti koridora spomenuto je u dijelu rada pod nazivom „Važnost paneuropskih koridora“.

Prednost riječke luke je mala udaljenost od klasičnih linija kojima plove kontejnerski brodovi putujući oko svijeta. Taj se podatak posljednjih godina pravilno afirmira i vrednuje,

a sve kako bi se pojačao kontejnerski promet. Tako su, na primjer, vrlo važne feeder linije na udaljenosti Rijeka – Ploče – Bar – Taranto – Malta – Gioia Tauro – Rijeka i Rijeka – Venecija – Damietta – Pirej – Ploče – Rijeka.<sup>51</sup>

## 5.2. POSLOVNA POLITIKA LUKE RIJEKA

Luke imaju poseban značaj i položaj u prometnom ali i gospodarskom sustavu neke države. Luke istovremeno predstavljaju javnu instituciju jer služe transportu putnika i robe, ali s druge strane one funkcioniraju i kao zatvoreni gospodarski subjekti jer im se razvoj temelji na vlastitim prihodima i sredstvima. Vrlo je važno imati ispravnu percepciju razvojnog trenda luke, kako unutar same luke tako i šire, da bi se pravilno mogle učiniti svrsishodne ekonomske i političke mjere vezane uz razvoj i održavanje luka odnosno lučkih sustava.

Lučka politika je prema definiciji skup mjera kojima određena pomorska država determinira i utječe na razvoj svojeg lučkog sustava te je samo pravilno vođenom lučkom politikom moguć optimalan razvoj lučkog sustava.<sup>52</sup>

Poslovna politika luke je prema definiciji skup mjera kojima sama luka djeluje na svoj položaj i povećava svoju važnost na prometnom tržištu. Ona sadrži vlastitu aktivnost luke u odnosu na one elemente na koje luka može djelovati s obzirom na okruženje.<sup>53</sup>

Za cjelovit pristup organizaciji i razvojnim mogućnostima lučkog sustava ili pojedinih luka nužno je poslovne mjere luke usmjeriti ka:<sup>54</sup>

- Modernizaciji lučkih kapaciteta
- Poboljšanju kadrovske strukture zaposlenih i obrazovanju kadrova
- Moderniziranju tehnološkog postupka rada
- Poboljšanju organizacije rada
- Uvođenju informacijskog sustava u rad luke.

---

<sup>51</sup> [www.lukarijeka.hr](http://www.lukarijeka.hr) (10.9.2020.)

<sup>52</sup> Kesić, B.: *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003., p.176

<sup>53</sup> *ibidem*

<sup>54</sup> *Ibidem*, p.177.

U okviru poslovne politike luke moguće su eksterne ili interne mjere. Eksterne se mjere očituju u stvaranju pravilnog odnosa sa korisnicima lučke usluge tj. u težnji luke da zadrži postojeće ali i privuče nove korisnike. Unutrašnje mjere poslovne politike usmjerene su na poslovanje same luke, a kao cilj imaju postići optimalnu operativnost luke i stvoriti glas o poslovnosti luke.

Nedostatak profesionalnog i adekvatnog strateškog planiranja razlog je tome što je luka Rijeka u poziciji u kojoj se nalazi danas, gdje tek nastoji postati što konkurentnija ostalim lukama. Rijeka ima dobar geoprometni položaj međutim, to je nedovoljno u današnje doba te bi trebala biti usmjerena prema modernizaciji i oplemenjivanju infrastrukture i suprastrukture, kako bi se pospješila njena prometna povezanost. Cilj stručnog strateškog plana je integracija Hrvatske u logistički i prometni europski tok, čemu bi značajno pridonijela riječka luka kao suvremena i konkurentna luka na našem području.

Zahvaljujući svom strateškom položaju kao i povoljnim prirodnogeografskim predispozicijama, u riječkoj luci je omogućeno stvaranje odličnih prometnih mreža. Osim toga Rijeka ima optimalnu udaljenost od Srednje Europe što čini izvrsnu predispoziciju za širenje gravitacijskoga područja prema Srednjoj Europi.

Izgradnja prometnica je ono što pridonosi razvoju područja kojim prolazi. Luka Rijeka i kanal Vukovar-Šamac imaju veliku važnost u povezivanju Jadrana i Podunavlja – preko Karlovca do Zagreba, a potom od Zagreba prema Budimpešti i hrvatskom Podunavlju, tj. prometni pravac od jugozapada prema sjeveru zemlje. Takav koncept kao posljedicu imao bi približavanje luka koje se nalaze na Sjevernom moru prema našim prostorima, bilo kao tranzitno područje ili krajnja željena destinacija.

Sjevernojadranski prometni pravac najekonomičniji je i najkraći put kojim je Europa povezana sa Sredozemljem, a prolaskom kroz Sueski kanal i s većinom zemalja Azije, Afrike i Australijom. Taj pravac spaja industrijski razvijene zemlje zapadne Europe i azijsko-afričke zemlje u razvoju, među kojima se ističu Kina, Japan i Južna Koreja.

Osim blizine glavnih središta Srednje Europe, drugi važan faktor u unaprijeđenju prometne umreženosti između Rijeke i drugih zemalja Europe jest taj što je Hrvatska uključena u mrežu Paneuropskih koridora koji prolaze njenim teritorijem. Posebno značenje za luku Rijeka imaju koridor V, ogranak Vb te koridor X, što je detaljnije spomenuto u prijašnjim odlomcima.

Također, poveznica riječke luke sa zaleđem je od iznimnog značaja za daljnji rast i razvoj luke i njenog prometa. Budući da zemljopisno pripada istom području kojemu i luka Trst i luka Kopar, luka Rijeka treba poticati investiranja u promet i lučku infrastrukturu te modernizaciju i izgradnju željeznice kako bi bila što konkurentnija.

### **5.3. RAZVOJNI PROJEKTI LUKE RIJEKA**

Kada dođe do ostvarenja niza zacrtanih projektara koji između ostalog uključuju i infrastrukturne projekte za izgradnju i unaprijeđenje željeznice u luci, luka Rijeka trebala bi postati jedna od najvažnijih tranzitnih luka na europskom tržištu za zemlje koje joj prirodno gravitiraju, te jaki intermodalni centar u sjevernom Jadranu. Time će se povećati povezanost luke i zaleđa, te povećati intermodalnost na prometnom pravcu Rijeke.<sup>55</sup>

Predviđanja su da bi do kraja 2022. godine, period investicijskog ciklusa u luci Rijeka trebao završiti s ostvarenih sedam razvojnih projekata u ukupnom iznosu od 132.865.303,00 Eura.<sup>56</sup> Nakon uspješno provedenih Rijeka Gateway projekata te izgradnje novog Zagreb Deep Sea kontejnerskog terminala nastaviti će se radovi na spojnoj cesti D403 i radovi na unaprijeđenju željezničke infrastrukture.

Svi dosad ostvareni projekti, kao i oni koji će se tek realizirati trebali bi imati veliki utjecaj na učinkovitost luke Rijeka u kontejnerskom prometu, kao i povećani udio željezničkog transporta kontejnera. Osim planova koji bi se trebali ostvariti do 2022., postoji i vizija kako bi riječka luka trebala funkcionirati te koji bi joj bio značaj do 2030. godine. Naime, do 2030. godine luka Rijeka bi trebala zadržati ulogu najznačajnijeg intermodalnog centra. Također, do tada bi se trebale proučiti i istražiti mogućnosti dodatnog proširenja kapaciteta kao i unaprijediti infrastruktura kako bi riječka luka postala konkurentna za velike brodove na kružnim putovanjima.

#### **5.3.1. Izgradnja željeznice i njen značaj**

Kada uzmemo u obzir sve vrste prometa, kako ljudi tako i tereta, dolazimo do zaključka kako je željeznički promet najsigurniji i ekološki najprihvatljiviji. Također, su i

---

<sup>55</sup> <https://www.portauthority.hr/vizija-2020/> (10.9.2020.)

<sup>56</sup> <https://www.portauthority.hr/vizija-2020/>

kapaciteti prihvata putnika u željezničkom prometu veliki, međutim uz navedene prednosti postoje i određeni nedostaci. Primjerice nemogućnost prijevoza „od vrata do vrata“ te neelastičnost zbog linijskog karaktera. Unatoč dogotrajnim i velikim ulaganjima značaj od željezničkog prometa je velik, posebice za razvoj lučke i poslovne politike. Luka Rijeka primjer je luke sa iznimnim prirodnogeografskim položajem koja konkurira velikim i jakim lukama, međutim u okviru povezivanja lučkog sustava za željezničkim nalazi se ispod razine ostalih konkurentnih luka.

Razvoj luke Rijeka kao i njezine prometne povezanosti ipak nije odgovornost isključivo same luke nego je on na razini cijelog prometnog sustava Republike Hrvatske. Željeznice su u Hrvatskoj građene davno te je došlo do prevaziđenosti i nesposobnosti povezivanja luke sa gradovima i drugim državama jer se u njih nije ulagalo.<sup>57</sup>

Kako bi Luka Rijeka ostvarila svoje dugoročne strateške ciljeve vezane za njen razvoj te rast ukupnog prometa, neophodna je modernizacija željeznica, a pogotovo onih dijelova ključnih za rast i razvoj riječke luke kao konkurente tranzitne luke. Osim potrebnih ulaganja u prometnice, problem je i u političkim i gospodarskim događanjima kroz koje je Hrvatska u prošlosti prolazila, a upravo su ona dovela do usporenog kreiranja odgovarajućeg prometnog sustava i razvoja lučkog prometa.

Kako bi porasla konkurentnost riječke luke, i osigurala se bolja povezanost sa važnim centrima, potrebno je ostvariti isplanirane ciljeve:<sup>58</sup>

- Modernizaciju željezničke pruge Rijeka - Zagreb
- izgradnja nizinske pruge Rijeka – Zagreb
- povezivanje željezničkih i lučkih terminala
- modernizacija informacijskog sustava upravljanja željeznicom i njegovo povezivanje s lučkim informacijskim sustavom.
- modernizacija željezničkog voznog parka,
- automatizacija kontrole željezničkog prometa

Osim toga, još jedna bitna stavka u poticanju rasta i razvoja luke Rijeka jest izgradnja i rekonstrukcija željezničkog puta između Mađarske i Rijeke, preko Zagreba. Upravo će taj put jako pridonijeti u osnaživanju veza između luke Rijeka i srednjoeuropskih zemalja. Osim

---

<sup>57</sup> Barić, S., I. Devčić, M. Valenčić, Analiza kontejnerskog prometa luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik 45 (2008), 1, 165-179.

<sup>58</sup> Hlača, B., op. cit., str. 171.

ulaganja u taj put koji povezuje Rijeku i Mađarsku, luka Rijeka će na značaju dobiti i kada se izgradi željeznička pruga prema Sloveniji, te prema Italiji, što bi stvorilo idealnu liniju koja željezničkom prugom povezuje Trst, Kopar, Rijeku i Zagreb.

Projekt sufinancira Europska unija iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“ 2014. – 2020. s 85 posto troškova, a 15 posto financira se iz državnog proračuna Republike Hrvatske. Pojedine faze modernizacije i izgradnja željezničkog čvora Rijeka određene su sukladno razvojnim planovima Luke Rijeka i Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske, odnosno planovima razvoja grada Rijeke i Primorsko goranske županije. Predviđeno je da se modernizacija i izgradnja čvora odvije unutar četiri etape.<sup>59</sup>

Realizacijom navedenih projekata osposobiti će se željeznički sustav za ravnopravno i konkurentno sudjelovanje na europskom transportnom tržištu. Luka Rijeka će se time bolje prometno povezati što će zasigurno imati dugoročan utjecaj na ovu najveću hrvatsku luku u vidu povećanja konkurentnosti.

### **5.3.2. Projekt obnove prometnog pravca Rijeka**

Vlada Republike Hrvatske je u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (IBRD) pokrenula Projekt obnove riječkog prometnog pravca. Projekt je poznat pod nazivom Rijeka Gateway projects.<sup>60</sup> Gateway projekti su najvažniji projekti u povijesti riječke luke, a uključuju proširenje i modernizaciju luke Rijeka. Radi se o dva projekta – Rijeka Gateway i Rijeka Gateway II projektu.

Cilj je Rijeka Gateway projekta povećanje utjecaja riječke luke u odnosu na ostale luke na tržištu, a osim modernizacije i izgradnje cestovnih prometnica on uključuje i kvalitetniju organizaciju uz modernizaciju lučkih aktivnosti. Obnova i modernizacija lučkog područja uključuje modernizaciju terminala za generalne terete, premještaj terminala za drvo s prostora Delte i Porto Baroša te razvoj nautičko/putničkog terminala. Svrha Projekta je povećanje konkurentnosti hrvatskog gospodarstva putem poboljšanja međunarodnog transportnog lanca kroz riječki prometni pravac za teretni i putnički promet, kako modernizacijom veza između luke i cestovnih mreža, tako i revitalizacijom lučkih poslovnih

---

<sup>59</sup> Bendeković, J., Rogožar, Z. & Naletina, D. (2014) THE ROLE AND IMPORTANCE OF INTERMODAL TRANSPORT IN CROATIA FOR EU COUNTRIES. U: Katalinić, B. (ur.) DAAAM INTERNATIONAL SCIENTIFIC BOOK 2014. Vienna, Daaam International Publishing, str. 267-278

<sup>60</sup> <https://www.portauthority.hr/wp-content/uploads/2018/10/Godi%C5%A1nji-program-rada-i-Financijski-plan-za-2018.pdf>

aktivnosti. Riječki željeznički čvor kojim se jača konkurentska snaga riječke luke, mora se rješavati u kontekstu strateškog opredjeljenja Hrvatske na području lučke politike.

Projekt se provodi u nekoliko faza<sup>61</sup> gdje prva faza uključuje rekonstrukciju i obnovu luke i lučke mehanizacije putem obnovljene infrastrukture i nabave svih potrebnih strojeva i uređaja koji će povećati opseg prometa koji se u luci odvija. Osim jačanja infrastrukture i suprastrukture prva faza uključuje izgradnju kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu. Druga faza uključuje ponovni razvoj graničnog područja između grada i luke, izgradnju putničkog terminala te izgradnju zaobilaznih cesta. Zadnja faza je vezana uz rekonstrukciju krčkog mosta i razvoj informatičkog sustava koji bi cjelokupni proces učinio lakšim. Rijeka Gateway projekt imao bi pozitivne učinke na hrvatsko gospodarstvo a osim toga pozitivno bi se odrazio i na zajednicu.

Prvi ugovor ovog projekta potpisan je 12. srpnja 2003. i predviđen kao projekt obnove riječkog prometnog pravca i povećanja utjecaja Rijeke na hrvatsko gospodarstvo. Osim obnove riječke luke, radilo se i o ulaganjima u cestovnu i željezničku infrastrukturu kako bi se stvorili uvjeti za unaprijeđenje prometa. Osobito važan dio Rijeka Gateway projekta vezan je za barem djelomično poboljšanje kvalitete života Riječana. Dva najvažnija projekta vezana za građane su izgradnja novog Pomorskog putničkog terminala te preuređenje Delte i Porto Baroša. Riječani su otvorenjem terminala dobili izlaz na more i atraktivnu šetnicu u centru grada sa označenim biciklističkim stazama i uređenom povijesnom dizalicom kao atrakcijom. Također je proširena šetnica uz Rivu Boduli i osvježena klupama i kamenim vazama sa zelenilom.

Drugi važan projekt za luku Rijeka je Rijeka Gateway II projekt koji je nastavak programa Rijeka Gateway projekta.

Cilj projekta jest: <sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> [https://www.portauthority.hr/wp-content/uploads/2019/12/Godi%C5%A1nji-program-rada-i-FP\\_2019\\_To%C4%8Dka-9\\_138\\_.pdf](https://www.portauthority.hr/wp-content/uploads/2019/12/Godi%C5%A1nji-program-rada-i-FP_2019_To%C4%8Dka-9_138_.pdf)

<sup>62</sup> Barić S., Devčić I., Valenčić M.: Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik 45, str. 175, 2008.g



- modernizirati strateške objekte luke te povećati kapacitete luke zbog sve većeg udjela kontejnerskog prometa i sve učestalijih prihвата većih brodova
- povećati udio privatnog sektora;
- integrirati luku u međunarodnim koridorima;<sup>63</sup>

Završetak izgradnje prve faze Zagrebačkog pristaništa ujedno je označilo i završetak Rijeka Gateway projekta. Ovim terminalom Rijeka je uz Brajdicu dobila još jedan kontejnerski terminal koji duljinom iznosi 400 metara, a ima površinu skladišnog prostora od oko pet hektara te dubinu mora od oko 20 metara. Zahvaljujući ovim tehničkim karakteristikama, omogućen je privez najvećih kontejnerskih brodova današnjice, a Zagrebačka obala trenutno je jedini novi ozbiljniji kapacitet za prekrcaj kontejnera na sjevernom Jadranu.

### **5.3.3. Unaprijeđenje infrastrukture u luci Rijeka – bazen Rijeka**

Projekt unaprijeđenja lučke infrastrukture odnosi se na ulaganje u sve lučke objekte vezane za obavljanje lučke djelatnosti, koji su zastarjeli ili neadekvatni za uporabu.

Dana 4.9.2020. je na De Franceshijevom gatu u Bazenu Rijeka potpisan Ugovor za izvođenje radova u okviru projekta „Unaprijeđenje infrastrukture luke Rijeka – Bazen Rijeka“. Projekt je sufinancirao financijski Instrument za povezivanje Europe (CEF) sredstvima iz Europske Unije. Ovaj projekt je zajednički projekt Lučke uprave Rijeka te Luke Rijeka d.d., a radovi su proračunati na vrijednost od 214.179.131,26 kuna + PDV. Ovim su ugovorom obuhvaćeni radovi rekonstrukcije infrastrukture u riječkom Bazenu, na Bečkom, Budimpeštanskom i Praškom pristaništu, te Visinovem, De Franceshijevom i Orlandovom gatu. Rok za izvršenje radova iznosi 30 mjeseci od početka radova.<sup>64</sup>

Realizacijom ove investicije biti će poboljšana povezanost cjelokupnog Bazena Rijeka sa željeznicom u zaleđu, te posredno prema europskim koridorima uklanjanjem postojeće neprikladne i dotrajale željezničke infrastrukture. Također, obaviti će se

---

<sup>63</sup> 5 Barić S., Devčić I., Valenčić M.: Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik 45, str. 175

<sup>64</sup> [www.portauthority.hr](http://www.portauthority.hr) (15.9.2020.)

rekonstrukcija postojećih kolničkih i skladišnih površina, staza dizalica, kolosjeka i prateće lučke infrastrukture. Osim toga, obnovit će se kolnička površina u iznosu od 109.420 m<sup>2</sup> s pripadajućim instalacijama, dio željezničke pruge (12.161 metara) i 1652 metara kranskih kolosjeka i rekonstrukcija dionica kranskih i željezničkih kolosjeka. Izvođač radova je slovenska tvrtka „Kolektor Koling d.o.o.“, a sve se radi u skladu sa europskim infrastrukturnim tehničkim zahtjevima.

## **6. ANALIZA POSLOVANJA LUKE RIJEKA**

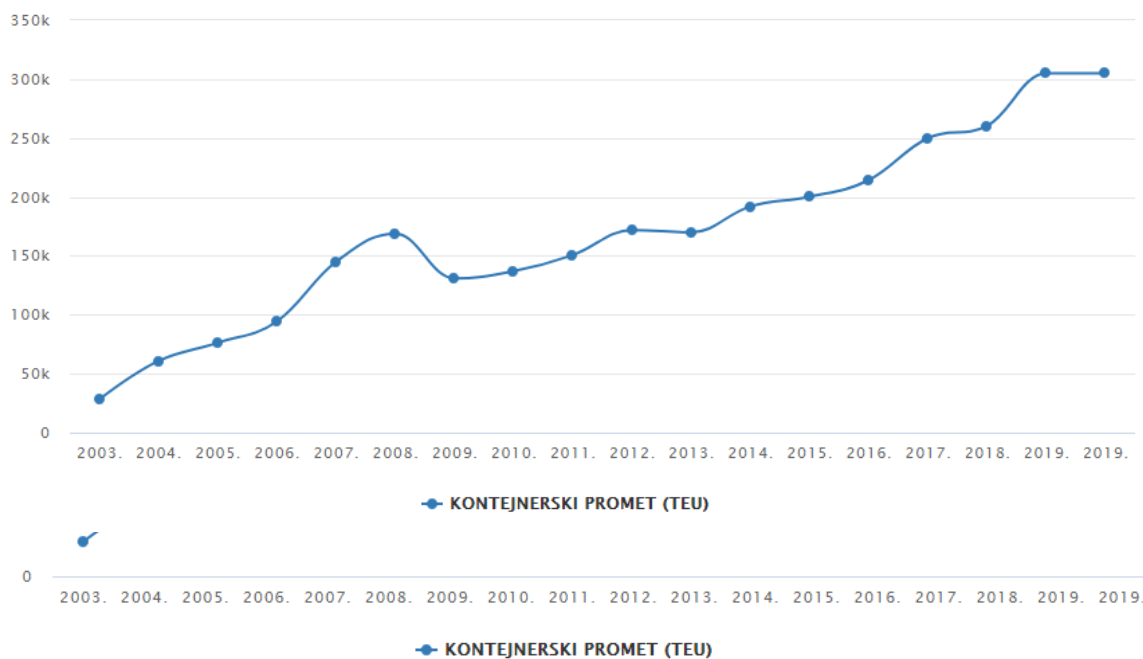
### **6.1. POKAZATELJI USPJEŠNOSTI POSLOVANJA LUKE RIJEKA**

Na svim velikim, konkurentnim lukama svijeta nalazi se uređen terminal za kontejnerski promet. Kontejnerski terminali danas predstavljaju vodeći izvor prihoda i dobiti za samu luku ali također imaju veliki značaj i na nacionalnoj razini. Kako je kontejnerski promet prisutan u sve većem udjelu, velika je i količina tereta sa kojom se na odgovarajućim terminalima manevrira, stoga terminali zahtjevaju ulaganja u infrastrukturu te suprastrukturu, čak i na razini godišnjih rekonstrukcija.

U posljednjih nekoliko desetljeća kontejnerski promet doživio je veliku preobrazbu i procvat. Tehnološkim inovacijama implementiranim u kontejnerski promet omogućeno je adekvatno i produktivnije prenošenje različitih vrsta tereta, te je kontejnerizacija zauzela vodeće mjesto u prijenosu robe u kopnenom i pomorskom prometu na svjetskoj razini.

Luka Rijeka je zajedno sa lukama Šibenik, Zadar, Ploče, Split i Dubrovnik svrstana u Luke od međunarodnog značaja, i nakon temeljnih analiza prepoznato je da je ona s obzirom na koncentraciju prometa primarno teretna, a zatim putnička luka, te da ulaganja treba poticati u tom pravcu. Najveću zaradu luka Rijeka prihođuje od kontejnerskog prometa te se fokus u ovoj analizi stoga usmjerava prema kontejnerskom prometu u riječkoj luci kao najuspješnijem segmentu poslovanja.

Kontejnerski promet u riječkoj luci od 1999. Godine do 2019.godine bilježi kontinuirani rast. Na grafikonu 3 Može se primjetiti kako je uz kontinuirani rast ipak bilo manjih oscilacija u prometovanju, a one su posljedica već spomenutih razloga - globalne krize i gospodarskih problema te pada kupovne moći krajnjih potrošača u tom periodu.



Grafikon 3: Prikaz kontejnerskog prometa luke Rijeka u razdoblju od 2003. Do 2019. Godine.

izvor: [www.portauthority.com/statistika](http://www.portauthority.com/statistika)

Iz grafikona 3 možemo uočiti kontinuirani porast kontejnerskog prometa u riječkoj luci od 2003.godine sve do 2008.godine kada je dosegao vrhunac. 2008.godine nastupila je globalna ekonomska kriza, došlo je do smanjenja gospodarskih aktivnosti te je to dovelo do disbalansa na svjetskom tržištu pomorskog prometa što se odrazilo i na promet riječke luke. Pad pomorskog prometa se odrazio na sve njegove sudionike (brodare, luke i kopnene prijevoznike) i kontejnerski promet u riječkoj luci 2009. Godine zabilježio pad je za 23%, i iznosio je 130 740 TEU, dok je u 2008. iznosio do tad rekordnih 168761 TEU.<sup>65</sup>Od sljedeće, 2009.godine je kontejnerski promet u kontinuiranom porastu sve do 2019, uz vrlo blagi, nezamjetni pad tijekom 2013. Godine.

<sup>65</sup> Tomašević M, Jadrijević N, Dundović Č.: Analiza kretanja kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s Lukom Kopar, Pomorstvo 2011.g, str. 473

Analizom kontejnerskog prometa u riječkoj luci vidljivo je kako je porast kontejnerskog prometa nastao kao izravni rezultat ulaganja u organizacijsku i tehnološku modernizaciju kontejnerskog terminala.

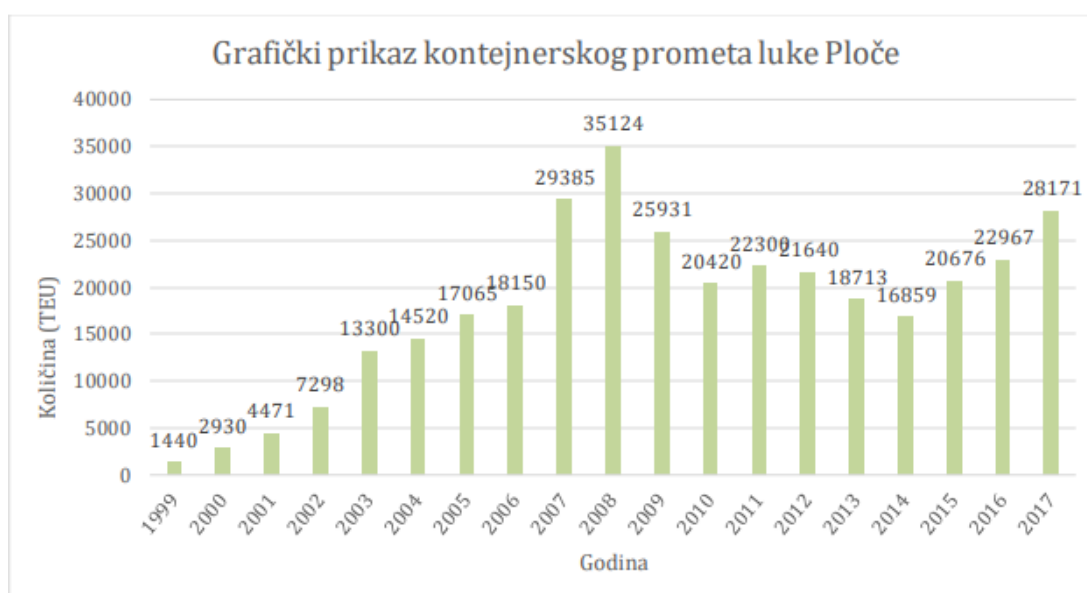
## 6.2. USPOREDBA POSLOVANJA LUKE RIJEKA S NAJVAŽNIJIM KONKURENTSKIM LUKAMA

### 6.2.1. Usporedba sa drugim hrvatskim lukama

#### 6.2.1.1. Usporedba kontejnerskog prometa

Uz riječku luku, dvije konkurentske luke u Hrvatskoj za kontejnerski promet su luka Split i Luka Ploče. Iako luka Rijeka daleko prednjači u količini prometa, u ovom djelu rada biti će analiziran i uspoređen promet vodećih hrvatskih kontejnerskih terminala.

Zbog vrlo malog gravitacijskog područja Luka Ploče nema tako razvijen kontejnerski promet kao što ima razvijen promet drugim teretima.<sup>66</sup> Kako veliku većinu (otprilike 80%) čini teret namijenjen za područje BiH, posljedično djelatnostima koje su tamo integrirane – u prvom redu teške industrije, Lukom Ploče se većinski prevoze rasuti i suhi tereti, a kontejnerski je promet prisutan u ukupnom malenom udjelu.



<sup>66</sup> Kolanović, I., Grgas-Oštro, A., Dundović, K.: Ocjena i tendencije razvitka prekrcajnih kapaciteta kontejnerskih terminala luka Rijeka, Ploče i Kopar, Zbornik Veleučilišta u Rijeci Vol 3., 2015.g, str.227

Grafikon 4: Prikaz kontejnerskog prometa luke Ploče u razdoblju od 1999. do 2017. godine

Izvor: <http://www.luka-ploce.hr/hr/terminali/kontejneri/promet-po-godinama/> i

<http://www.dzs.hr/>

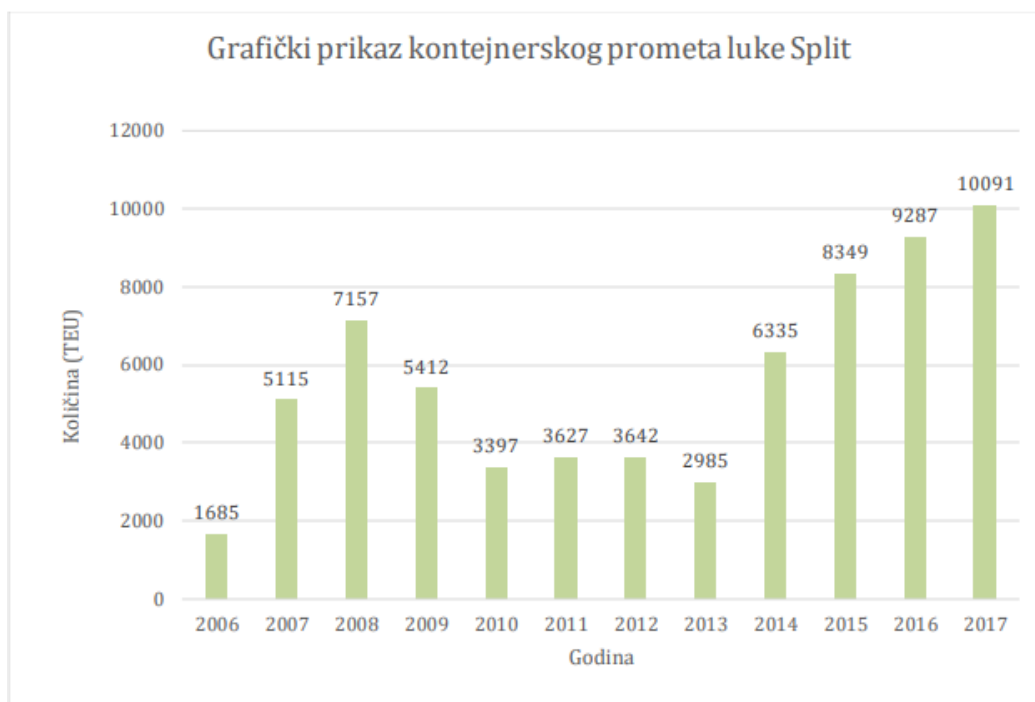
Iz grafikona 4 možemo uočiti kako luka Ploče od početka ostvarivanja kontejnerskog prometa koje je bilo 1999. godine bilježi konstantan rast prometa sve do 2008. godine. 2008. godine luka Ploče je ostvarila najveći udio kontejnerskog prometa u svojoj povijesti i on je iznosio 35124 TEU.

Nakon 2008. godine ne treba posebno naglašavati kako je kao posljedice globalne krize cjelokupni svjetski kontejnerski promet u padu, što se naravno odrazilo i na luku Ploče, kao i na ostale hrvatske luke. U 2009. godini pad je iznosio 24%, te se on nastavio i na 2010. godinu u kojoj je pad bio ipak nešto manji nego 2009. i iznosio je 21%. Iako 2011. godine promet doživljava blagi rast, on je godinu nakon ponovno u blagom padu. Taj se pad nastavio i dvije godine nakon kada je zabilježen najlošije ostvareni kontejnerski promet luke Ploče u zadnjem desetljeću. Nakon 2014. godine kontejnerski je promet luke Ploče ipak u porastu, i to značajnom, a taj se pozitivan trend nastavio i dalje.

Kontejnerski je promet u luci Split zaživio tek 2006. godine, ali u vrlo malom udjelu. Razlog tomu je što on uvelike varira ovisno o zahtjevima lokalnih uvoznika i izvoznika na teritoriju splitske luke.<sup>67</sup> Kako se u splitskoj luci obavlja vrlo mali udio kontejnerskog prometa naspram ukupnog prometa, sve se radnje sa kontejnerima obavljaju sa mobilnim dizalicama, te terminal ni nema fiksnu dizalicu. Kao posljedica neadevatne lučke infrastrukture i male koncentracije kontejnerskog prometa, u splitskoj luci posluju isključivo feeder servisi iz glavnih mediteranskih luka.

---

<sup>67</sup> 28 Kos S., Brčić D., Karmelić J.: Strukturna analiza kontejnerizacije hrvatskih luka, Pomorstvo 2010.g, str. 196



Grafikon 5. Kontejnerski promet splitske luke u razdoblju od 2006. do 2017. godine.

Izradio: autor na temelju podataka sa <https://www.dzs.hr/>

Kontejnerski promet u luci Split u njegovim začetima 2006.godine iznosio je 1685 TEU, kao što možemo isčitati iz grafikona 5. 2007. godine splitska luka bilježi trostruki porast kontejnerskog prometa te se trend rasta nastavio i 2008. godine. 2009. godina bila je standardno loša kao i u ostalim hrvatskim lukama kao posljedica spomenutih globalnih gospodaskih događanja. Međutim, pad kontejnerskog prometa se u splitskoj luci nastavio i u sljedećoj 2010.godini, slično kao i u luci Ploče. Analizom vidimo kako se 2010.godine ukupni promet smanjio za čak 50% u odnosu na do tad rekordnu 2008.godinu. Iako u 2011. i 2012.godini vidimo blagi porast, on je već sljedeće godine ponovno pao i tada je iznosio rekordno niskih 2985 TEU. Već godinu nakon dogodio se veliki porast kontejnerskog prometa i to za čak 112% te je iznosio 6335 TEU. Kontinuitet rasta kontejnerskog prometa u luci Split pružio se i sljedećih godina, međutim kad sagledamo cijeli grafikon dolazimo do zaključka kako su prisutne velike oscilacije u količini kontejnerskog prometa, te kako je unatoč njegovom porastu posljednjih godina, njegova budućnost u splitskoj luci i dalje nepredvidiva.

### 6.2.1.2. Usporedba putničkog prometa

Promet putnika u hrvatskim morskim lukama u posljednjem desetljeću bilježi značajan porast. On je produkt uspješnosti poslovne politike luka, ali isto tako i rezultat učinkovitosti mehanizama hrvatske prometne politike. Hrvatska postaje sve prepoznatija turistička destinacija što svakako pogoduje ostvarivanju rasta i razvoja putničkog prometa. Kada sagledamo ukupno strukturu putničkog prometa u morskim lukama Republike Hrvatske, otprilike 90% prometa usmjereno je na unutrašnji promet, dok tek manji dio obuhvaća međunarodni promet. Najveći udio putničkog prometa otpada na luke Zadar i Split kao najvažnije točke za lokalni i međunarodni putnički promet.

Veliki značaj splitske i zadarske luke posljedica je razvitka i rasta putničkog prometa. Putnički promet u Luci Zadar se u najvećoj mjeri odnosi na povezivanje Zadra sa susjednim hrvatskim otocima trajektnim linijama. Time je luka Zadar zauzela drugo mjesto u putničkom prometu luka Republike Hrvatske, dok prvo mjesto pripada luci Split.

Pomorski putnički promet u Luci Rijeka je u posljednjih 50 godina je zapostavljen. Realizirani promet većinski otpada na promet putnika iz Rijeke prema južnoj obali Jadrana. Međutim, unaprijeđenjem pomorskog putničkog prometa, te izgradnjom putničkog terminala riječka bi luka trebala postati početno-završna stanica dužobalnih pomorskih linijska unutar RH. Zbog svog povoljnog geostrateškog položaja te zbog dubine prilaznog mora, luka Rijeka će se u budućnosti nastojat ostvarit kao konkurentna kruzing destinacija.

Na stranicama Državnog zavoda za statistiku, analizom podataka za četvrto tromjesečje 2019. godinu uočeno je kako je više od 4 milijuna putnika ukrcano ili iskrcano u hrvatskim morskim lukama što je najviše u tom razdoblju u posljednjih 5 godina <sup>68</sup>. U usporedbi s istim razdobljem godinu prije, to je porast od 4.3%. od ukupnog broja putnika gotovo 7% je iskrcano sa kruzing brodova, što je u odnosu na isto razdoblje 2018. porast od 22.6%.

67% ukupnog prometa robe ostvareno je u lukama Rijeka, Ploče i Omišalj. U usporedbi sa 2018.godinom jedino je luka Rijeka ostvarila porast i to u iznosu od 21,2%, dok je u lukama Omišalj i Ploče zabilježen pad.

---

<sup>68</sup> [www.dzs.hr](https://www.dzs.hr) [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2019/05-01-02\\_04\\_2019.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-02_04_2019.htm)

U hrvatskim morskim lukama u prvom tromjesečju 2020. ukrcano je i iskrcano 2 577 tisuća putnika. U usporedbi s istim razdobljem 2019., to je pad za 12,3% i najmanji broj putnika u posljednjih pet godina. Teško je predvidjeti skorbu budućnost prometa u hrvatskim morskim lukama, budući da je značajan pad početkom ove godine posljedica okolnosti koje su zahvatile čitavi svijet. Radi se o posljedici korona krize odnosno širenju bolesti COVID – 19 koje je izravno utjecalo na cjelokupno hrvatsko gospodarstvo, a tako i na smanjeni promet putnika i vozila u hrvatskim morskim lukama.<sup>69</sup>

### **6.2.1. Usporedba sa drugim sjevernojadranskim lukama**

U skupinu luka sjevernog Jadrana ubrajamo Luku Rijeka, Luku Kopar te Luku Trst. Sjevernojadranske luke imaju povoljan geoprometni položaj budući da je sjevernojadranski prometni pravac najbrži i najekonomičniji prometni pravac kojim je Europa povezana sa Sredozemnim morem, a prolaskom kroz Sueski kanal i sa zemaljama Azije i Afrike, kao i sa Australijom. Iako srednjoeuropske zemlje predstavljaju prirodno gravitacijsko zaleđe za zemlje Srednje Europe, velik dio njihovog uvoza i izvoza prekomorskim putem otpada na atlanske sjevernomorske, te u sve većem udjelu i na crnogorske luke. Budući da imaju zajedničko gravitacijsko područje, luke Trst, Rijeka i Kopar gledajući s jedne točke gledišta funkciniraju kao međusobno konkurentne luke pri čemu svaka naglašava svoje pogodnosti i nastoji privući što veći udio prometa, dok s druge točke gledišta one djeluju kao zajednički lučki sustav u odnosu na druge prometne pravce gdje se prenosi roba iz srednjoeuropskih zemalja.

Prednost luke Rijeka leži u njenom najdubljem prilaznom moru, dok je značajan nedostatak slaba željeznička povezanost. Zbog neadekvatne željezničke ali i cestovne povezanosti, svjetske brodske kompanije se prije odlučuju za prijevoz tereta u Luku Kopar i Luku Trst. U toj činjenici jasno je vidljivo koliko je ulaganje u prometnu infrastrukturu bitno za razvoj luke, te koliko će razvijena željeznica pridonijeti pozitivnom rastu i razvoju kako luke tako i države u kojoj se ona nalazi. Na tablici 3 prikazan je ukupni promet sjevernojadranskih luka.

---

<sup>69</sup> ibidem



	2016.	2017.	2018.
RIJEKA	11,500,000	12,100,000	12,600,000
KOPAR	22,010,652	23,366,959	24,048,618
TRST	59,237,193	61,947,454	62,676,502

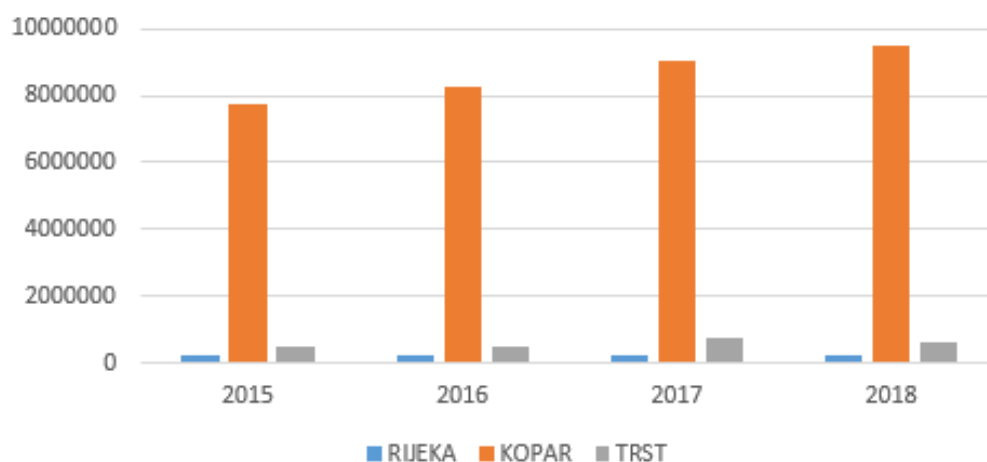
Tablica 3: Ukupan promet sjevernojadranskih luka od 2016.-2018.godine izradio:autor

Iz tablice 3 je vidljivo da luka Trst kao najveća sjevernojadranska luka ima najveći promet od sve tri luke Sjevernog Jadrana. Također, vidimo kako promet luke Trst iz godine u godinu raste. 2018.godine pao je promet tekućeg tereta i automobila, no sve je nadoknađeno velikim rastom prometa u kontejnerima i u generalnom teretu.

Iz tablice također možemo vidjeti kako i promet luke Koper raste iz godine u godinu. Luka Koper većinu svog tereta bazira na kontejnerskom prometu i suhim teretima stoga imaju najveći broj kontejnerskog prometa na Jadranu.

I promet u riječkoj luci raste, međutim neznatno, i neusporedivo sa ostale dvije sjevernojadranske luke.

## Usporedba kontejnerskog prometa u navedenim lukama



Grafikon 6: Usporedba kontejnerskog prometa u navedenim lukama u razdoblju od 2015.-2019.godine Izradio: autor

Kao što možemo vidjeti, luka Koper ima daleko najrazvijeniji kontejnerski promet koji se nalazi u najvećem udjelu u toj luci. Djelomično je razlog tomu činjenica da su dosta prometa “oduzeli” luci Rijeka koja prolazi kroz spori rast.

2018. godine je kontejnerski promet u Luci Rijeka iznosio rekordnih 227375 TEU, čime je za 8.1% ostvaren bolji učinak nego na kraju godine prije, kada je prvi put ikada bilo prekrcano preko 200 tisuća kontejnera.<sup>70</sup> Kada analiziramo uvoz i izvoz, terminal Brajdica je imao omjer 52% naspram 48% u korist izvoza, što je važan čimbenik u ostvarivanju financijskih rezultata.<sup>71</sup>

Pored riječke luke, iznadprosječne rezultate ostvarile su i ostale dvije sjevernojadranske luke, Koper i Trst. U Luci Koper poras u 2018. s obzirom na 2017. iznosio je 6.3%, što gledajući izraženo u postotku ne djeluje mnogo, međutim prevedeno u brojke znači da se u toj luci prekrcalo čak 77 tisuća kontejnera više od prethodne godine, čime je ostvarila promet od 988000 TEU i time se približila svom najvećem mogućem kapacitetu.

<sup>70</sup> <https://www.novilist.hr/vijesti/hrvatska/koper-trst-rijeka-najvece-luke-sjevernog-jadrana-biljeze-rekorde-u-kontejnerskom-prometu-evo-tko-je-najjaci/>

<sup>71</sup> ibidem

Luka Trst ipak je ostvarila najveći porast prometa tereta u 2018.godini s obzirom na ostale dvije luke, isto kao i godinu ranije, a rast je iznosio 14.5%. Nagli porast kontejnerskog prometa u Luci Trst posljednjih godina posljedica je toga što je MSC postao vlasništvo terminala, a osim što je osigurao nove terete, pretvorio je tršćansku luku u svoje vodeće središte na Jadranu.

## 7. ZAKLJUČAK

Luka Rijeka primjer je luke koja se nalazi na iznimnoj geoprometnoj poziciji. Područje luke Rijeka označava ključnu točku u međunarodnom prometnom povezivanju Republike Hrvatske i zemalja Srednje Europe sa cijelim svijetom. Taj izniman geoprometni proložaj je od presudne važnosti bio samo u prošlosti, a kako je vrijeme napredovalo, tu je poziciju zauzela tehnička opremljenost luke, te društvo – gospodarski čimbenici kao što je dobra prometna povezanost sa zaleđem.

Mjerilo uspješnosti poslovanja svake luke je veličina i obujam prometa koji se u njoj odvija. To je od iznimne važnosti za lučki ali i prometni i gospodarski sustav, kako na nacionalnoj razini, tako i u širem području konkurentnog prometnog tržišta. Činjenica je da se gotovo 75% svih dobara prenosi morskim putem, što ukazuje na važnost morskih luka u svjetskoj robnoj razmjeni, ali i na važnost dobre povezanosti prometnog sustava sa gospodarskim sustavom pomorskih zemalja. Neke morske luke na značajnim europskim i svjetskim destinacijama već nekoliko su desetljeća glavna poveznica svih prometnih sastavnica u transportu dobara. Iz tog je razloga jasno koliko je važno naše glavne morske luke, posebice luku Rijeka osuvremeniti odgovarajućom infrastrukturom ali i suprastrukturom.

Lučka su tržišta podložna promjenama i na njih utjecaj imaju politički, gospodarski i ekonomski uvjeti u kojima se svijet nalazi. Zbog toga je iznimno važno strateško planiranje i odlučivanje čime se omogućuje djelomično smanjenje neizvjesnosti koje globalna situacija nosi vezano za tržište. Ispravnim strateškim planiranjem mogu se unaprijed procijeniti mogući rizici i predložiti planovi za barem djelomično ostvarenje ciljeva u takvim nenadanim i neizbježnim situacijama.

Ono što riječku luku izdvaja od ostalih hrvatskih luka od međunarodnog značaja je bogata i duga pomorska tradicija, izniman geoprometni položaj te blizina europskog tržišta. Kako bi luka Rijeka ostvarila svoj puni potencijal i zapečatila svoju poziciju i funkciju na europskom tržištu, potrebno je da ona postane izravni konkurent, u prvom redu lukama Kopar i Trst. Luka Rijeka unatoč slabijem poslovanju od te dvije luke ima neke prednosti kao što su dubina prilaznog mora i povoljan zemljopisni položaj, međutim iz dana u dan te

prednosti postaju sve manje značajne. U pomorskoj je trgovini i razmjeni dobara u današnje doba ključan faktor dobra povezanost sa zaleđem te moderna infrastruktura i adekvatni lučki kapaciteti. Rijeka nažalost zaostaje u sva tri faktora, i dok se sa te točke ne pomakne, neće postati konkurentna kako na eurpskom tako i na svjetskom tržištu.

Iako su u ovom radu obrađene sve prednosti i nedostaci Luke Rijeka, možemo doći do zaključka kako Rijeka i dalje nije konkurenta Lukama Kopar i Trst, a cilj je da to postane. Analizirajući grafikone vidimo kako je teretni promet u riječkoj luci u kontinuiranom porastu, te ima tendenciju nastavka rasta. Iako to zvuči obećavajuće, kada se sagleda usporedba sa prometom u Luci Kopar i Trst, i dalje je malo i nedovoljno. Više je puta naglašeno kako luka Rijeka ima dobru geoprometnu poziciju i to se ne može osporiti, međutim strateški plan razvoja riječke luke za cilj ima napredak i razvitak Luke Rijeka u konkurentnu luku na tržištu. Kako bi se to ostvarilo nije dovoljan samo dobar položaj već je bitno osigurati i uložiti sredstva te osmisliti detaljan plan provedbe modernizacije i transformacije luke. Zbog svoje idealne pozicije, Luka Rijeka ima potencijal postati dio adekvatnog prometnog sustava koji će pridonijeti implementaciji luke Rijeka, ali i cjelokupnom nacionalnom gospodarstvu. Vlada Republike Hrvatske prepoznala je važnost riječke luke za cjelokupno hrvatsko gospodarstvo te se luka, uz njenu podršku, opredijelila za modernizaciju, revitalizaciju i „spajanje grada i mora.“, čime je Rijeka krenula sa realizacijom projekta za njen strateški razvoj; međutim to su projekti koji su i dalje u procesu i trebal pričekati njihov dovršetak kako bi se mogla vidjeti isplativnost i svi benefiti koje će oni donijeti.

Strateško planiranje rasta i razvoja luke temelj je kvalitetnog razvitka ne samo luke Rijeka, nego i cijelog gravitacijskog područja.

## LITERATURA

- 1.) Barić S., Devčić I., Valenčić M.: Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik 45, str. 175, 2008.g
- 2.) Barić, S., I. Devčić, M. Valenčić, Analiza kontejnerskog prometa luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik 45 (2008), 1, 165-179.
- 3.) Bendeković, J., Rogožar, Z. & Naletina, D. (2014) THE ROLE AND IMPORTANCE OF INTERMODAL TRANSPORT IN CROATIA FOR EU COUNTRIES. U: Katalinić, B. (ur.) DAAAM INTERNATIONAL SCIENTIFIC BOOK 2014. Vienna, Daaam International Publishing, str. 267-278
- 4.) Dujmović, J. (n.d.). VELEUČILIŠTE “NIKOLA TESLA” U GOSPIĆU GEOPROMETNI POLOŽAJ I USPOREDBA PROMETA LUKA RIJEKA, KOPAR I TRST GEOTRAFFICAL POSITION AND TRAFFIC COMPARISON OF THE PORTS OF RIJEKA, KOPER AND TRIESTE. [online] Dostupno na: <https://core.ac.uk/download/pdf/198074924.pdf> (15.9.2020.)
- 5.) Dundović Č, Pomorski sustav i pomorska politika, sveučilišni udžbenik, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
- 6.) Dundović Č. i dr., Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Glosa, Rijeka, 2006.
- 7.) Dundović, Č. (2001) Tehnološki procesi u prometu. Rijeka. Sveučilište u Rijeci, Odjel za pomorstvo
- 8.) Dundović, Č., Vilke, S., Šantić, L., (2010). The significance of high - efficiency railway Zagreb - Rijeka for th port od Rijeka development. Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research, 24(2), str. 165 - 188.
- 9.) Hauselmaier, S., Lončarić, I. and Mataruga, A. (2008). Strategija razvoja Luke Rijeka d.d. Pomorski zbornik, [online] 45(1), pp.153–163. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/54602> (15.9.2020.)
- 10.) Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012.
- 11.) Karlić Mujo H.,Kontejnerski promet na Sredozemlju s posebnim osvrtom na sjevernojadranske luke, „Naše more“, 56(1-2)/2009
- 12.) Kesić B., Jugović A., Mitrović F., Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet, Split, 2010.
- 13.) Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.
- 14.) Kolanović, I., Grgas-Oštro, A., Dundović, K.: Ocjena i tendencije razvitka rekreativnih kapaciteta kontejnerskih terminala luka Rijeka, Ploče i Kopar, Zbornik Veleučilišta u Rijeci Vol 3., 2015.g, str.227
- 15.) Kos S., Brčić D., Karmelić J.: Strukturna analiza kontejnerizacije hrvatskih luka, Pomorstvo 2010.g, str. 196

- 16.) Kovačević, D., (1999). Luka Rijeka kao osnovni čimbenik željezničkog prijevoza Jadran-srednja Europa, magistarski rad, Rijeka: Sveučilište u Rijeci - Odjel za pomorstvo. 24.
- 17.) Marković I., Muić M., Vučić D.(2003). Položaj i perspektiva razvoja Luke Rijeka, Pomorski zbornik 41(1), str. 123 -133.
- 18.) Mitrović, F., Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split 2008.
- 19.) Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske, Inženjerski biro, 2010.
- 20.) Stipetić, A. and Blašković Zavada, J. (2006). Influence of Railway Traffic on the Pan-European Corridor V.B on the Development of the Port of Rijeka. Promet - Traffic&Transportation, [online] 18(5) (15.9.2020.)
- 21.) Tomašević M, Jadrijević N, Dundović Č.: Analiza kretanja kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s Lukom Kopar, Pomorstvo 2011.g
- 22.) Vilke, S., (2006). Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta. Pomorstvo, 20(2), str. 145 - 149.
- 23.) Vilke, S., Šantić, L. & Smojver, Ž. (2011) Luka Rijeka – referentna točka prometnog koridora Podunavlje – Jadran. Suvremeni promet : časopis za pitanja teorije i prakse prometa, 3-4, 219-223.
- 24.) Vilke, S.: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopa i Trsta, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., magistarski rad, str. 141.

## POPIS SLIKA

Slika 1: Luka Rijeka, XIX stoljeće izvor: Hrvatska tehnička enciklopedija .....	12
Slika 2: Luka Rijeka 1960ih izvor: Hrvatska tehnička enciklopedija .....	13
Slika 3: Riječki lukobran izvor: Turistička zajednica Grada Rijeke .....	19
Slika 4: Gravitacijsko područje Luke Rijeka izvor: Repozitorij fakulteta prometnih znanosti.....	22
Slika 5 : Rijeka - sjecište dvaju paneuropskih koridora .....	24
Slika 6: Smještaj sjevernojadranskih luka na zemljopisnoj karti .....	27
Slika 7: Morske luke od značajnog gospodarskog interesa za RH.....	29

## POPIS TABLICA

Tablica 1:Cestovna i željeznička udaljenost Rijeke od europskih destinacija .....	23
Tablica 2: Udaljenost važnijih svjetskih luka od luka sjevernog Jadrana i Sjevernog mora .....	26
Tablica 3: Ukupan promet sjevernojadranskih luka od 2016.-2018.godine izradio:autor ..	50

## **POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1: Kontejnerski promet luke Rijeka u razdoblju od 1999.do 2010. godine

Grafikon 2: Broj putnika na jedrenjacima i kruzerima u riječkoj luci od 2003.- 2019.godine

izvor: PortAuthority

Grafikon 3: Prikaz kontejnerskog prometa luke Rijeka u razdoblju od 2003. Do 2019. Godine.

Grafikon 4: Prikaz kontejnerskog prometa luke Ploče u razdoblju od 1999. do 2017. godine

Grafikon 5. Kontejnerski promet splitske luke u razdoblju od 2006. do 2017. godine.

Grafikon 6: Usporedba kontejnerskog prometa u navedenim lukama u razdoblju od 2015.- 2019.godine