

Riječki prometni pravac u sustavu logistike

Batur, Branimir

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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:187:684064>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-28**



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](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

BRANIMIR BATUR

RIJEČKI PROMETNI PRAVAC U SUSTAVU LOGISTIKE

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2021.

SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET U RIJECI

RIJEČKI PROMETNI PRAVAC U SUSTAVU LOGISTIKE

**THE RIJEKA TRAFFIC DIRECTION IN LOGISTIC
SYSTEM**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Logistika luka

Mentor: dr.sc. Bojan Hlača

Komentor : dr.sc. Mladen Jardas

Student: Branimir Batur

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG:0112076604

Rijeka, srpanj, 2021.

Student/studentica: Branimir Batur

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076604

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Riječki prometni pravac u sutavu logistike

(naslov završnog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

prof.dr.sc. Bojan Hlača

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc. Ime i Prezime)

te komentorstvom dr.sc. Mladen Jardaš

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____

(naziv tvrtke).

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tude spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/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 završnog 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:

(zaokružiti jedan ponuđeni odgovor)

- 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/studentica

B. Batur

(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

Branimir Batur

SAŽETAK

Ovaj završni rad obrađuje prometnu, geografsku i stratešku važnost luke Rijeka na koju otpada većina pomorske trgovine Republike Hrvatske. Uvidom u povijest riječke luke, poslovanja kroz godine te pozicioniranja u odnosu na glavne konkurente može se sagledati globalna slika luke Rijeka i povući jasna paralela sa logističkim sustavima koji omogućuju poslovanje i protok robe bez većih zastoja ili ekonomskih gubitaka.

Zadnji dio završnog rada se bazira na problematiku riječke luke odnosno potrebu revitalizacije i ulaganja u samu luku kako uz pomoć Republike Hrvatske tako i iz fondova Europske unije i njenih sunfinanciranja projekata koji su od vitalne važnosti za opstanak riječke luke i onoga što ona znači za hrvatsko gospodarstvo.

Ključne riječi: Luka Rijeka, logistički sustavi, projekti, hrvatsko gospodarstvo

SUMMARY

This final paper deals with the traffic, geographical and strategic importance of the port of Rijeka, which accounts for most of the maritime trade of the Republic of Croatia. Insight into the history of the Port of Rijeka, business over the years and positioning in relation to major competitors can see the global picture of the Port of Rijeka and draw a clear parallel with logistics systems that allow business and flow of goods without major delays or economic losses.

The last part of the final paper is based on the issue of the port of Rijeka, ie the need for revitalization and investment in the port itself with help of Republic of Croatia and the funds of European Union and its co-financing of projects that are vital for the survival of the port of Rijeka and what it means for the Croatian economy.

Key words: port of Rijeka, logistics system, projects, Croatian economy

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. PROMETNI SUSTAV	2
2.1. POMORSKI SUSTAV	3
3. POJAM LOGISTIKE	4
3.1. POVIJEST LOGISTIKE	4
3.2. LOGISTIČKI SUSTAVI	6
4. PROMETNI SUSTAV HRVATSKE	8
4.1. POMORSKI PROMET U HRVATSKOJ	9
4.2. PROMET GRADA RIJEKE	10
5. LUKA RIJEKA	12
5.1. POVIJEST LUKE RIJEKA	13
5.2. ZEMLJOPISNI POLOŽAJ	15
5.3. PROSTORNI OBUHVAT	17
5.4. TERMINALI	20
6. STATISTIKA PROMETA U RIJEČKOJ LUCI	24
6.1. ANALIZA PROMETA U ODNOSU NA TERET	24
6.2. ANALIZA PROMETA U PRIJEVOZU PUTNIKA	25
6.3. USPOREDBA S KONKURENTIMA	26
6.4. ANALIZA PROMETA RIJEČKE LUKE U PRVOM KVARTALU 2021. GODINE	27
7. PROJEKTI LUKE RIJEKA	29
7.1. LUČKA UPRAVA RIJEKA	29
7.2. PROJEKT ZAGREB DEEP SEA TERMINAL	29
7.3. RIJEKA GATEWAY PROJEKT	30
7.4. KONTEJNERSKI TERMINAL JADRANSKA VRATA	31
7.5. INFORMATIČKI SUSTAV LUČKE ZAJEDNICE (PCS)	32
7.6. GRADNJA POMORSKOG PUTNIČKOG TERMINALA	32
8. PROJEKCIJA PROMETA RIJEČKE LUKE DO 2030. GODINE	34
9. BUDUĆNOST LUKE RIJEKA	36
9.1. PREDVIĐANJE TRENDOVA POSLOVANJA	36
10. ZAKLJUČAK	37
LITERATURA	38
KNJIGE	38
ONLINE IZVORI	39
POPIS SLIKA	39
POPIS SHEMA	39
POPIS TABLICA I ZEMLJOVIDA	40
POPIS GRAFIKONA	40

1.UVOD

Kada se govori o pomorskoj trgovini i važnosti koju ima za globalnu svjetsku trgovinu dovoljno je samo reći da se čak oko 90% svjetske trgovine odvija upravo pomorskim putem. Mogućnost transporta velike količine robe na velike udaljenosti u što kraćem roku je upravo ono zbog čega je pomorski promet toliko favoriziran u odnosu na zračni ili kopneni transport. Kada se pogleda statistika uvoza u EU čak 90% robe dolazi morskim putem ,dok se 43% robnog prometa među Europom odvija upravo brodovima .

Baš kao što na svjetskom gospodarskom planu pomorstvo ima veliki udio,ista stvar je i u slučaju hrvatskog gospodarstva. Upravo zahvaljujući svom geografskom položaju koji se pruža velikim dijelom duž Jadranske obale ,a smještena je u samom središtu kontinentalnog dijela južne Europe Hrvatska je idealna za tranzitni promet. Većinski dio prometa hrvatskih luka opada na riječku luku koja osigurava više od 50% ukupnog prihoda luka u Hrvatskoj. U Hrvatskoj kada je riječ o tranzitnom prometu jedino Rijeka i Ploče posluju na takvom tržištu ,te kao takve si osiguravaju najperspektivnije mogućnosti za daljnji rast i privlačenje stranog tereta iz zemalja zaleđa.

2. PROMETNI SUSTAV

„Prometni sustav može se definirati kao skup transportnih sustava na nekom određenom prostoru unutar kojega se u određenom vremenu podmiruje potražnja za transportnim uslugama u putničkom i teretnom prometu.“¹ Promet u službi ekonomskih aktivnosti prvenstveno pruža mogućnost povezivanja kupca i prodavača pogotovo u situacijama kada se oni nalaze na velikim geografskim udaljenostima. Nadalje promet veliku ulogu ima u procesu opskrbe poduzeća kojima bi bez postojanja istog bilo gotovo pa u potpunosti nemoguće poslovati jer ne bi bili u mogućnosti opskrbljivati se resursima koji su im potrebni. „Svrha postojanja prometnog sustava i prometne, odnosno transportne funkcije jest omogućiti funkcioniranje ljudske zajednice, kako njezino normalno funkcioniranje tako i njezin nesmetan brzi sveukupni razvitak (gospodarski, kulturni, politički, duhovni, etički...), omogućujući pritom što višu razinu životnog standarda.“²

Kada su u pitanju socijalne aktivnosti to jest kretanja ljudi ,pogotovo u turizmu,nužnost posjedovanja kvalitetnog i razvijenog sustava je više nego potrebna. Upravo kvalitetan i razvijeni prometni sustav omogućuje lagodan i siguran dolazak turista do željene lokacije. Važnost prometa za turizam se najbolje može opisati na zemljama poput Republike Hrvatske koja veliki dio državnih prihoda osigurava upravo od uslužnih djelatnosti u sektoru turizma. Promet ima više nego mnoštvo ekonomskih prednosti,ali važno je naglasiti i da sa sobom donosi i neke nedostatke i probleme koji prvo djeluju kao negativan čimbenik za okoliš ,a za tim i za društvo. Pod tim se može navesti problem buke,zakrčenosti,onečišćenja okoliša i prirode itd. Upravo zbog tih razloga i sve rapidnijeg rasta globalizacije u posljednje vrijeme je veliki naglasak stavljen upravo na potražnji ekološki i ekonomski održivih alternativa u prometu.

¹ Rajsman M. Tehnologija prijevoza putnika u cestovnom prometu, skripta, Zagreb 2017

² Rajsman,M Tehnologija cestovnog prometa ; Sveučilište u Zagrebu ;Zagreb 2012. 8 str.

2.1. Pomorski sustav

„Pomorstvo u širem značenju (morske luke, brodarstvo, brodogradnja, iskorištavanje organskih i mineralnih bogatstava mora, nautički turizam i dr.) uz ostale prateće djelatnosti (špedicijske, agencijske, carinske, obrazovne i dr.) trebalo bi biti jedan od prioriternih pravaca razvitka nacionalnog gospodarstva, posebice onih zemalja gdje zemljopisni i geoprometni položaj upućuju na pomorsku orijentaciju.“³ Pomorstvo se može podijeliti na dvije skupine djelatnosti:

1.gospodarske djelatnosti koje iskorištavaju more i u izravnoj su vezi s njim i njemu povezanim djelatnostima

2.negospodarske djelatnosti koje uključuju obrazovno,znanstvene,kulturološke te sportsko-rekreacijske djelatnosti i radnje. U ovu skupini još spada i djelovanje ratne mornarice,obalne straže i svih onih grana koje su izravno ili neizravno povezane s morem.

Prometne djelatnosti koje ulaze u djelokrug pomorskog gospodarstva između ostalog obuhvaćaju : morske luke,morsko brodarstvo,lučku špediciju,vanjsku trgovinu,pomorske agencije,kontrolu kvalitete i kvantitete robe,opskrbu brodova,djelatnosti povezane s nautičkim turizmom, kao i spašavanje,tegljenje i privezivanje brodova,te čitav niz drugih uslužnih djelatnosti povezanih s pomorskim gospodarstvom. Pomorstvo u prometnom sustavu Republike Hrvatske ima stratešku važnost u smislu kvalitetnog povezivanja s ostatkom Europe ,kako bi se napokon valorizirao povoljan geoprometni položaj Hrvatske. Za postizanje tog cilja ključno je uskladiti prometni i pomorski sustav Republike Hrvatske sa sustavom i politikom Europske Unije.

³ Čedomir D Pomorski sustav i pomorska politika, Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci ; Glosa Rijeka, 2003 (sveučilišni udžbenik)

3. POJAM LOGISTIKE

„Logistika predstavlja upravljanje tokovima robe i sirovinama, procesima izrade završnih proizvoda i pridruženih informacija od točke izvora do točke krajnje upotrebe u skladu s potrebama kupca. U širem smislu logistika uključuje povrat i raspolaganje otpadnim tvarima.“⁴ .Definicija je koju je definiralo vijeće Europe. Ona je neprekidni kružni proces koji povezuje nabavu s proizvodnjom proizvoda ili usluge do samog kupca . U vojnom smislu označava djelatnost i znanstvenu disciplinu koja se bavi organizacijom opskrbljivanja i pokreta svih vojnih jedinica kako u miru tako i u ratnom stanju. Logistika uređuje pitanje nabave,skladištenja,raspodjele,evakuacije,razmještaja materijalnih sredstava ,ali i osoblja. Također upravlja izgradnjom,održavanjem i sanacijom građevina.Može se zaključiti kako je logistika zapravo multidisciplinarna i interdisciplinarna zbirka znanja koja primjenjuju pravila upravljanja,planiranja i organiziranja materijala i ljudi u pojedinim sustavima.

3.1. Povijest logistike

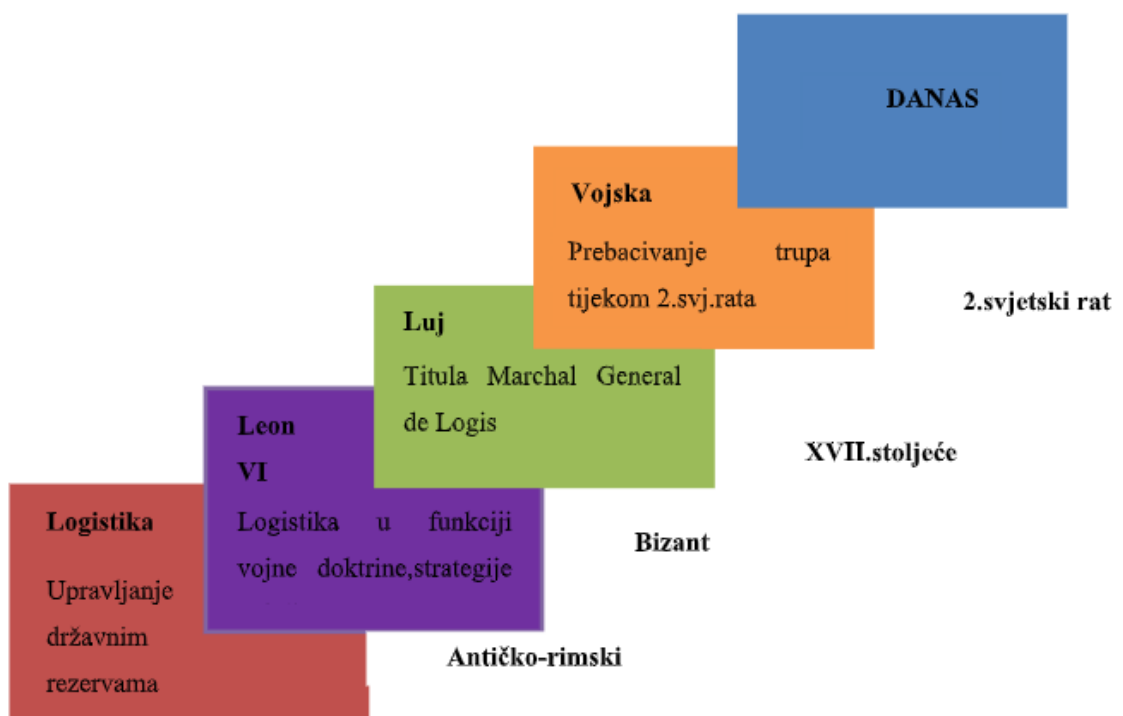
Evolucija logistike se može podijeliti na pet perioda(shema 1.):

- **Antičko-rimski period**-pojavljuje se još u staroj Grčkoj gdje se definira kao praktično umijeće računanja(λογιστική [τέχνη]), koje je zapravo odvojeno aritmetike kao zasebne teorije o brojevima. Podrazumijevala je upravu nad državnim zalihama,tj.financijama i namirnicama.
- **Vizintija**-bizantski car Leon II.oko 900.godine uvodi logistiku u vojnu vještinu svojih trupa.
- **Francusko-ruski period**-zapisi Luja XIV iz 1670. godine, govore o tome kako je francuska vojska za vrijeme njegove vladavine koristila logistiku za potporu vojnim jedinicama. Prvom polovinom devetnaestog stoljeća Baron Antoine

⁴ Krpan, Lj., Furjan, M., Maršanić, R. (2014) Potencijal logistike povrata u maloprodaji, Tehnički glasnik, Vol. 8., No. 2., str. 183.

zahvaljujući iskustvu koje je stekao kao Napoleonov časnik izdaje djelo „Precis de l’art de la guerre" gdje logistiku definira kao vještinu kretanja vojske.

- **2.svjetski rat**- logistika biva prihvaćena i od strane vojske SAD-a.
- **Poslijeratni period**-sredinom 20. stoljeća izraz prelazi u gospodarsko - znanstveno područje, a do potreba ta uvođenjem logistike u poslovanja javlja se u zapadnoeuropskim zemljama u osamdesetim godinama, kada je potražnja bila puno veća u odnosu na ponudu.



Shema 1. Evolucija logistike

izvor: izradio autor

3.2. Logistički sustavi

„Pod logistički sustavom podrazumijeva se, u najširem smislu, prostorno-vremenska transformacija dobara i potrebnih informacija u procesu reprodukcije.“⁵ Ono što zapravo definira logistički sustav i samu logistiku je pristup u kojem se problem ne rješava isključivo na tipičnom području poslovanja nego se optimizira čitavi poslovni sustav. Svaki logistički sustav ima problematiku i slučajeve na koje se bazira i metodologiju kojom će se voditi u procesu, ali zajednička dodirna točka svih sustava leži u cilju koji fokusira samo jedno: uz što manje financijske i vremenske izdatke osigurati obavljanje ili isporuku logističkog proizvoda ka krajnjem korisniku.

Kada se govori o logističkom sustavu važno je naglasiti da se on isprepleće s distribucijskim sustavom što čini jednu kompleksnu cjelinu zahvaljujući kojoj roba i svi gospodarski tokovi dopijevaju na pravo mjesto u pravo vrijeme. To je jedna strogo definirana, uređena cjelina koja i u pomorskim prometnim sustavima ima veliku ulogu i važnost kako bi se osiguralo isplavljanje, prijevoz, iskrcaj tereta i daljnja distribucija vlasniku tereta tako da luka uz minimalne napore, oduzeto vrijeme i financijske izdatke profitira i očuva svoju ekonomsku stabilnost. Može se reći kako luke predstavljaju mjesto gdje se zapravo reflektira sva važnost i kompleksnost logističke aktivnosti.

⁵ Hlača B. , Lučka logistika ; Sveučilište u Rijeci ; Rijeka , 2016. , 48.str.



Shema 2. Uloga luke u logističkom lancu

Izvor: Kolanović I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pomorski zbornik, 40, (2008)

4. PROMETNI SUSTAV HRVATSKE

Promet je nužna točka za hrvatsku i europsku integraciju te je ključ slobodnog kretanja osoba, robe i usluga. Također uvelike doprinosi gospodarstvu što je vidljivo iz činjenice da je udio u ukupnom gospodarstvu veći od 9% BDP-a Europske Unije. Sektoru prijevoza osigurava posao za oko 11 milijuna ljudi, a 2016. godini je ostvario više od 600 milijardi EUR bruto dodane vrijednosti. Kada se govori o razdoblju 2020. godine vidljiv je pad vanjskotrgovinske razmjene i u Hrvatskoj zbog pandemije koronavirusa. U razdoblju 2020. godine ukupan izvoz Republike Hrvatske je iznosio oko 90 milijardi kuna što je 3,2% manje u odnosu na isto razdoblje u 2019. godini. Kada je riječ o uvozu Hrvatska je ostvarila promet od oko 140 milijardi kuna, što je pad od 9,3% u odnosu na isto razdoblje u 2019. godini.

Zahvaljujući intenzivnoj izgradnji prometne infrastrukture u zadnjih 20 godina, Hrvatska se pozicionirala među razvijenije zemlje Europske Unije kada je u pitanju autocestovna prometna povezanost. Najdulja hrvatska autocesta A1 poznata još kao i Dalmatina poveznica je unutrašnjosti Hrvatske s njenom obalom. A planira se i nastavak njene gradnje prema Dubrovniku u sklopu projekta Pelješkog mosta.

Autoceste i državne ceste čine jedinstveni prometni sustav, čija je ukupna izgrađenost:

- autoceste i poluautoceste: 1.416,5 km
- državne ceste: 6.858,9 km
- županijske ceste 9.703,4 km
- lokalne ceste 8.979,7 km⁶

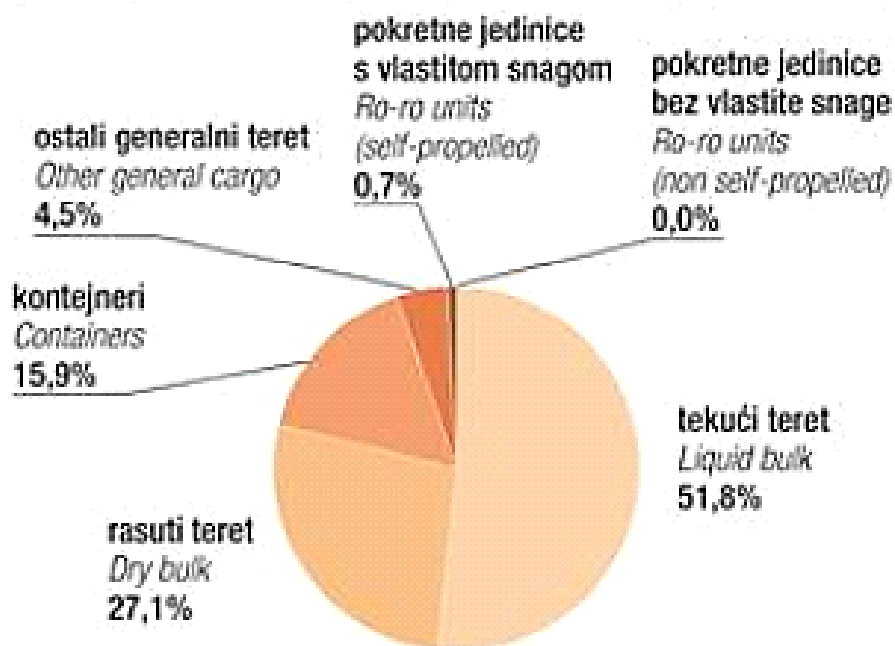
⁶ Preuzeto sa službene stranice Ministarstva mora, prometa i infrastrukture
Izvor: <https://mmpi.gov.hr/promet/cestovni-promet-124/124>

4.1. Pomorski promet u Hrvatskoj

Ukupni volumen hrvatskih luka je oko 23 100 000 tona godišnje, a kada se tome doda i volumen Jadranskog naftovoda u Omišlju na otoku Krku koji iznosi 20 000 000 t ukupni volumen vodećih luka u Hrvatskoj veći je od 43 000 000 t tereta godišnje. Gravitacijska zona riječke luka obuhvaća cijeli teritorij Hrvatske te Mađarsku, Austriju, Češku i Slovačku. U gravitacijskoj zoni Luke Ploče odvija se tranzit iz većeg dijela BiH-a, a donekle i Podunavlja. Luke Zadar, Šibenik i Split imaju jednu gravitacijsku zonu koja se pozicionira između luka Rijeke i Ploča. Luka Split, Dubrovnik i Zadar imaju izniman značaj u međunarodnom prometu turističkih brodova, te kao takve najveći značaj imaju upravo tijekom turističke sezone. Područje luka Pula i Dubrovnik svedeno je na malo područje oko samih luka, pa se prometna funkcija u tim lukama odnosi više na regionalni nego nacionalni utjecaj. U razdoblju između 1999 do 2004. zabilježen se rast putničkog i teretnog prometa u hrvatskim lukama od čak 50%.

Uz lučku djelatnost iduća najbitnija komponenta u pomorskom prometu je svakako pomorsko brodarstvo. Brodari pružaju različite usluge slobodnih, linijskih, putničkih i turističkih prijevoza te razne tehničke usluge u lukama. Hrvatski brodari su uglavnom u privatnom vlasništvu, a jedini izuzetak je nacionalni brodar Jadrolinija iz Rijeke. Zbog razvedenosti hrvatske obale i brojnosti otoka koji su većinom naseljeni, brodari su od velike važnosti prvenstveno zbog socijalne strane, a zatim i ekonomske dobiti.

Hrvatske luke godišnje obave pretovar 19 milijuna tona tereta, te se preveze skoro 12 milijuna putnika. Hrvatske luke su obuhvaćene mrežom europskih pravaca, dok hrvatsku flotu čini 1245 brodova od čega ih je čak 121 u međunarodnoj plovidbi, te više od 115 000 brodica. Hrvatska bilježi stalni rast uplovljavanja rekreacijskih brodica te porast nautičkog turizma.



Grafikon 1. Struktura prometa robe u posljednjem kvartalu 2019. godine

Izvor: Preuzeto online⁷

4.2. Promet grada Rijeke

Riječki prometni pravac u sutavu logistike igra integralnu ulogu u spajanju središnje Europe s Europom kao najbliža te najekonomičnija ruta, pri čemu se može istaknuti sličnost Luke Rijeka s lukama poput Luke Kopra i Trst. Grad Rijeka ima jako kvalitetnu prometnu povezanost s drugim dijelovima Hrvatske i Europe preko cestovnih, željezničkih i zrakoplovnih veza koje su međusobno dobro koordinirane. Autocesta A7 predstavlja poveznicu između Rijeke i slovenske granice, a dovršena je 2004. godine, dok je autocesta A6 Zagreb-Rijeka (E65) dovršena četiri godine kasnije odnosno 2008. godine čime je komplementirana povezanost Rijeke s unutrašnjosti Hrvatske i Europe. Tunelom Učka, kroz istoimenu planinu, Rijeci je osigurana veza s brzom cestom A8/A9, tzv. Istarskim ipsilonom.

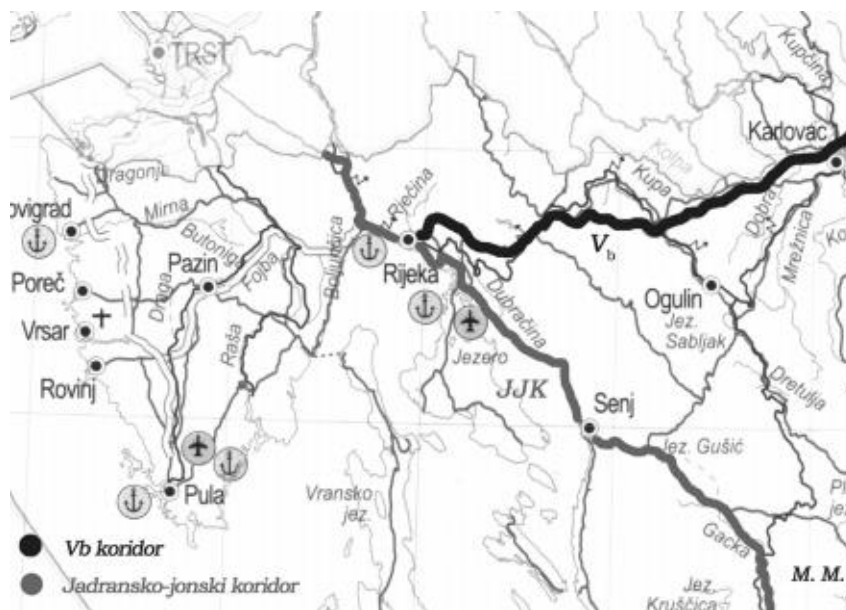
⁷ Državni zavod za statistiku; Priopćenje: Promet u pomorskim lukama četvrto tromjesečje 2019

Također je izgrađena je i nova riječka obilaznica kojom je omogućeno da se gužva u automobilskom prometu zaobiđe u samom gradu.

Zračna luka Rijeka započinje s radom 1970. godine, a kako je pozicionirana na obližnjem otoku Krku, više je usmjerena na charter letove. U 2019. godini promet u riječkoj zračnoj luci je iznosio 142.111 putnika, taj broj je rapidno opao u 2020. godini zbog pandemije koronavirusa.

Rijeka je osim cestovnog i zračnog prometa jako dobro uključena u mrežu Hrvatskih željeznica, a samim time i u mrežu međunarodnih željezničkih pravaca.

Još jedan veliki značaj ima i položaj Rijeke koji je najbliža prirodna veza unutrašnjosti s Jadranskim morem što je dalo odrednicu Rijeci kao jednom od najznačajnijih prometnih čvorišta na jugu Europe.



Zemljovid 1. Rijeka kao sjecište dva važna koridora Vb i Jadransko-jonskog

Izvor: I.Marković; Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka⁸

⁸ : I.Marković; Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka; Rijeka, 2004; str.127

5. LUKA RIJEKA

Za upravljanje riječkom lukom zadužena je Lučka uprava Rijeka, što također uključuje i upravljanje Putničkom lukom i Pomorskim putničkim terminalom. Primarni zadatci Lučke uprave su rukovođenje i planiranje razvitka riječke luke, dok su sve gospodarske značajke preuzeli brojni koncesionari kako bi se i Luka Rijeka uskladila s trendom prelaska gospodarstva ka tržišnoj ekonomiji.

Jedan od zadataka Lučke uprave je izdavanje koncesije i dozvola. Tako je jedan od najvećih koncesionara za prekrcaj suhih tereta upravo Luka rijeka d.d. koja djeluje na području lučkog bazena te omogućuje usluge pomorskog prometa, lučkih usluga te svih usluga skladištenja. Luka pruža usluge prekrcaja i skladištenja svih vrsta tereta što uključuje :generalni, rasuti teret, stoku i drvo na pet specijaliziranih terminala koji se prostiru na četiri različite lokacije. Luka Rijeka je najveća i najvažnija hrvatska pomorska poveznica sa svijetom.



Slika 1. Riječka luka

Izvor : <https://lukarijeka.hr/galerija/>

5.1. Povijest luke Rijeka

Prvi pisani spomen Luke Rijeka se može pronaći u dokumentu „Knjiga zaključaka Velikog mletačkog vijeća” iz 1281.godine koji spominje kako se tada preko luke odvijao prijevoz kože,vune i drva,kao i uvoz soli i ulja. Luka je tada još bila na ušću Rječine što je dovelo do prvih potreba za proširenjem 1820.godine,a do kraja 19.stoljeća se formirala nova umjetna luka koja je zahvaljujući istovremenom završetku željeznice do Budimpešte otvorila gradu čitav niz prednosti.

Za vrijeme Prvog svjetskog rata dolazi do blokade Otrantskog prolaza što je rezultiralo obustavom vanjskog prometa,te se poslovanje luke svodi na unutar-jadransko poslovanje. Nakon relativno kratkog vremena nedostatnog za obnovu počinje Drugi svjetski rat koji je grad podijelio na dva dijela ,a luku proglasio vojnom bazom.

U pedesetim godinama dvadesetog stoljeća grad Rijeka postaje najvažnija luka Jugoslavije,a kasnije i tranzitna luka podunavskim zemljama.Od 1967. godine u Bakru s radom započinje terminal za rasute terete na lokaciji Podbok koji je služio za uvoz željezne rude te je bio jedan od modernijih u Europi. 1983. godine postavljena je ro-ro rampa s obalnim dizalicama i terminal za generalni teret na obali Goranina. Neki od važnijih događaja u novijoj povijesti su:

1978.- Izgrađen je Pozadinsko – skladišni kompleks Škrljevo

1979.-Izgradnja Kontejnerskog terminala na Brajdici koji se nalazi u sklopu Sušačkog dijela lučkog bazena, te terminal za fosfate i silos za žito u riječkom bazenu, terminal za drvo u Bršici , te lučki bazen Raša

1982.- Izgradnja terminala za stoku u Bršici

1983.- dovršetak izgradnje Terminala za generalni teret s ro-ro rampom na obali Goranin

2000.- Potpisivanje Ugovora o prvenstvenoj koncesiji na 12 godina kojom Luka Rijeka dobiva zakonske okvire za gospodarsko korištenje pomorskog dobra u riječkom bazenu,a koji se 2012. produžuje do 2042.

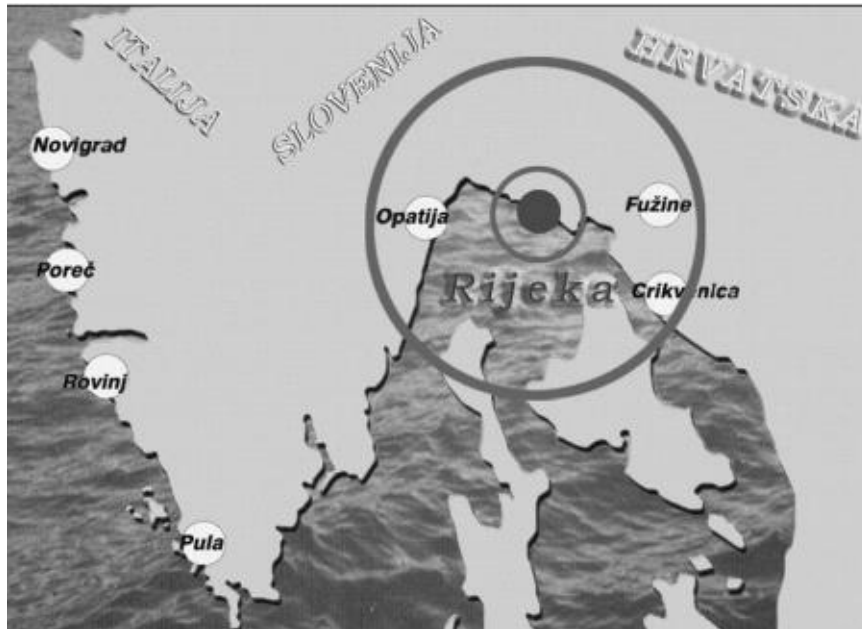


Slika 2. Luka povijest

Izvor: <https://lukarijeka.hr/povijest/>

5.2 Zemljopisni položaj

Luka Rijeka je jedno od najvažnijih tranzitnih luka u zemljama srednjoistočne i istočne Europe. Njena prednost leži ponajprije u iznimno povoljnom položaju u prirodno zaštićenom Kvarnerskom zaljevu.



Zemljovid 2. Položaj luke Rijeka

Izvor: : I.Marković; Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka;Rijeka,2004;str.123

Zbog takvog položaja riječka luka se nalazi unutar gravitacijskog područja srednjoeuropskih zemalja poput Hrvatske, Mađarske, Slovačke, Austrije, Slovenije, južne Poljske i južne Njemačke) kao i istočnih zemalja (Bosna i Hercegovina, Srbija - Crna Gora, Bugarska, Rumunjska i zapadna Ukrajina). Gledajući udaljene destinacijske ekonomije koje s riječkom lukom ostvaruju trgovinsku razmjenu najznačajnija su :

- Sjeverna Afrika (Maroko, Alžir, Tunis, Libija, Egipat, Sudan)
- Istočni Mediteran-Levant (Turska, Sirija, Libanon, Jordan i Izrael)
- Srednji Istok (Saudijska Arabija, Bahrein, Qatar, Ujedinjeni Arapski Emirati, Oman, Jemen, Kuwait, Irak, Iran i Afganistan)
- Daleki Istok (Kina, Hong Kong, Taiwan, Japan i Južna Koreja)

- Indijski potkontinent (Indija, Pakistan, Bangladeš i Šri Lanka)
- II Azija (Indonezija, Filipini, Tajland, Vijetnam, Malezija i Singapur)
- Istočna Afrika (Etiopija, Kenija, Tanzanija, Mozambik i njima konvergirajuće 'Land-Locked' afričke zemlje)⁹

Također, Luka Rijeka spada u sjevernojadranski dio lučkog sektora zajedno s lukama Koper, Venezia, Trieste. Sustav služi za uvoz i izvoz zemalja iz područja u koja spadaju Švicarska, Hrvatska, Italija, Njemačka, Austrija, Bosna i Hercegovina, Srbija, Mađarska, Češka, Poljska, Slovačka.

Sjevernojadranske luke Kopar, Trst-Monfalcone i Rijeka karakteriziraju podosta slične geografsko prometne pogodnosti. Prednost Luke Rijeka je između ostaloga i u njejoj dubini prilaznog mora koja omogućuje lagano pristajanje i većim brodovima. Bez obzira na prednosti, zbog otegotnih situacija nastalih u gospodarstvu uslijed rata, tranzicije i spore obnove, promet Riječke luke preuzele su Luke Kopar i Trst. Kao najveći benefit sjevernojadranskih luka pred lukama Sjevernog mora ili Baltika (tablica1.) može se uzeti najkraći morski put između Europe i Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka.

⁹ Izvor preuzet online

Izvor : <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/zemljopisni-polozaj/>

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 1. Udaljenosti nekih značajnijih svjetskih luka od luka sjevernog Jadrana i Sjevernog mora

Izvor: I.Marković; Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka¹⁰

5.3. Prostorni obuhvat

Luka Rijeka sastoji se od nekoliko prostorno i funkcionalno zasebnih komponenti. Ona praktički pokriva prostor cijelog Kvarnerskog zaljeva od Pule do Senja, zajedno s otocima i zaleđem.

Porast lučkog prometa s jedne, i prostorna ograničenost Riječko-sušačkog lučkog bazena, s druge strane doveli su do potrebe za postupnim širenjem lučkog sustava i na druga područja Kvarnerskog zaljeva.

Lučko područje koje je zakonom dodijeljeno Lučkoj upravi Rijeka na upravljanje sastoji se od nekoliko lučkih bazena odnosno lučko-prometnih cjelina.

To su:

- riječki lučki bazen
- sušački lučki bazen
- lučki bazen Bakar
- lučki bazen Raša
- lučki bazen Omišalj
- skladišni kompleks Škrljevo

¹⁰ I.Marković; Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka;Rijeka,2004;str.125

Riječki lučki sustav je specijaliziran za obavljanje prometa bez obzira na vrstu robe na pojedinim postepeno prilagođenim terminalima, a čija je jezgra Riječko-sušački lučki bazen. Gore spomenute terminale čine: pogon konvencionalnih tereta (Rijeka, Sušak), terminal za žitarice i uljarice (silos), kontejnerski i Ro-Ro terminal Brajdica, terminal za željeznu rudu i ugljen Bakar, terminal za umjetna gnojiva, terminal za voće (hladnjača), terminal za stoku Bršica, terminal za tekuće terete Omišalj, terminal za drvo i pozadinska skladišta Škrljevo.

Riječko - sušački lučki bazen je smješten ispred gradske jezgre, te je glavna kapaciteta vezana za prekrcavanje generalnog tereta. Terminal ima 11 vezova i prihvaća brodove do 30 000 DWT.

Lučki bazen Bakar sadrži dva terminala - terminal za rasute terete i Ro-Ro terminal za rukovanje generalnim teretom. Specijaliziran je za prekrcaj i skladištenje željezne rude, ugljena i ostalih rasutih tereta, a dubina mora koja iznosi 18 m omogućuje prihvat brodova do 150 000 DWT.

Ro-Ro terminal za generalni teret namijenjen je prekrcaju tereta uskladištenoga u pozadinskim skladištima Škrljevo, s kojima čini jedinstvenu tehnološku cjelinu.

Lučki bazen Raša sadrži dvije komponente od kojih je prva specijalizirani terminal Bršica, koji služi za prekrcaj generalnog tereta, drva i žive stoke, te prostor Štacije koji se služi u skladišne svrhe. Terminal posjeduje dva posebna veza za brodove i natkrivene staje čiji je ukupni kapacitet 1000 grla krupne stoke

Omišaljski lučki bazen obuhvaća naftni terminal Jadranskog naftovoda u Omišaljskom zaljevu i terminal petrokemijske industrije, koji je smješten u susjednoj uvali Sepen. Naftni terminal je opremljen za protok 24 milijuna tona nafte godišnje. Obuhvaća dva priveza s dubinom mora od 30 m, koja mogu prihvatiti tankere veličine do 350 000 DWT. Maksimalni ukrcajno/iskrcajni kapacitet pojedinoga veza je 20 000 m³ /h.

Pozadinski skladišni kompleks Škrljevo izgrađen je 1978. godine s namjerom da smanji problem skladišnih kapaciteta riječke luke. Ima široku mogućnost duljega

skladištenja generalnoga tereta, vozila i Ro-Ro prikolica te obradu i industrijsku doradu raznih tereta. Sva su skladišta međusobno povezana željeznicom i cestom, a cijeli je kompleks tehnološki povezan s obalom „Goranin“, u lučkom bazenu Bakar.



Zemljovid 3. Prostorni obuhvat

Izvor: preuzeto s internetskog preglednika

5.4. Terminali

1. Terminal za rasute terete Bakar

Smješten u Bakarskom bazenu, 13 km od Rijeke. Namijenjen je manipulaciji i skladištenju željezne rudače i ugljena, te rasutim i sipkim teretima. Vršiti prihvata Panamax i Capesize brodova. Ima željezničku vezu sa zaleđem. Dubina mora u terminalu iznosi 18 m. Ključna oprema terminala sadrži: obalnu portalnu dizalicu s grabalicom, kontinuirani brodoiskrcavač, kontinuirani brodokrcavač, pokretni skladišni most, transportne trake... Godišnji kapacitet terminala je 4.000.000, a jednokratni skladišni kapacitet ovisno o rudama iznosi:

- Za finu željeznu rudaču 300.000 t
- Za pelete željezne rudače 250.000 t
- Za ugljen 120.000 t

2. Terminal za generalni teret ,stoku i drvo Bršica

Smješten je u lučkom Bazenu Raša i višenamjenski je terminal za smještaj i prekrcaj žive stoke, prekrcaj drva, te generalnih i rasutih tereta. Dubina mora uz pristanište iznosi 8 m. Opremljen je vezom za dva broda, a ima mogućnost uskladištenja cca. 1.000 grla krupne stoke.

Maksimalan godišnji kapacitet mu je 600.000 t. U terminalu se vrši kontinuirani veterinarski nadzor stoke. Ukupna površina skladišta je 510,383 m².

Terminal za stoku 2017. i 2018. imao je najveći prekrcaj stoke u povijesti terminala, te se u 2021. godini planiraju nova ulaganja u terminal što uključuje dublji gaz i rekonstrukciju operativne obale.

3. Kontejnerski terminal Jadranska Vrata

Smješten u Sušačkom bazenu kontejnerski terminal Jadranska Vrata s operativnim radom započeo je još 1977 godine. U prvoj fazi izgradnje dodana je prva kontejnerska dizalica u riječkoj luci, dok je 1987. godine izgrađena obala dužine 300 metara s dubinom koja je iznosila 11,2 metra. Druga faza izgradnje terminala okončana je 2013. godine nakon izvedbe Rijeka Gateway projekta kojim se pristanište proširilo za još jedan vez, povećale su skladišne površine te se izgradio ulaznoizlazni punkt.

Dubina mora povećala se na minimalno 14.2 metra nakon dovršetka radova koji su iznosili 30 milijuna eura, te se osim toga omogućilo servisiranje kontejnerski brodova dužine do 370 metara čime je postignut kapacitet od 600 000 TEU-a. Koncesionarska tvrtka Jadranska Vrata d.d. obavila je instalaciju nove obalne i skladišne opreme za pretovar kontejnera koja je vrijedna 23 milijuna eura što uključuje dvije Panamax obalne dizalice, 6 kontejnerskih mostova i dva kontejnerska mosta za željeznicu.

4. Terminal Škrljevo

Udaljen je 10 km od Riječkog bazena, a od Bakra 3 km. To je pozadinski terminal odnosno višefunkcionalni logistički centar koji je namijenjen za rukovanje i skladištenje kontejnera, generalnih i rasutih tereta te drva. Vlasništvo je Luke Rijeka d.d., te terminal ima status slobodne carinske zone. Izravno je povezan sa željeznicom, autocestom i prometnicama na Vb koridoru. Željeznička infrastruktura se sastoji 6 kolosijeka duljine 3.500 m, a ukupna površina je 440.000 m², od toga:

- 54.965,34 m² zatvorenih skladišta
- 35.553,43 m² nadstrešnica
- 125.813 m² otvorenih skladišta

5. Poslovna jedinica Drvo

Smještena je u istočnom dijelu riječkog bazena, te je pod Terminalom Rijeka. Dubina mora je 10 m, te ima jednokratni kapacitet skladištenja drva 35.000 - 50.000 m³, ovisno o vrsti. Maksimalan godišnji kapacitet od 500.000 t, a rezana građa se skladišti i na pozadinskom skladištu – Škrljevo. Pogodna klima omogućuje prirodno sušenje rezane drvene građe, a priprema rezane građe se odnosi na:

- sortiranje
- impregnaciju
- obilježavanje
- pakiranje i vezivanje

6. Poslovna jedinica Generalni teret

Smještena je na zapadnom dijelu lučkog bazena, te spada pod Terminal Rijeka. Dubina mora je 12 m. Ima mogućnost manipulacije i skladištenja raznih vrsta generalnog tereta: proizvoda od čelika i željeza, raznih strojeva i konstrukcija, soli, cementa, papira, kartona i drugog. Na raspolaganju ima 11 vezova, te brojne obalne i mobilne dizalice od 40 i 63 t nosivosti kao i ostalu prekrcajnu mehanizaciju.

Maksimalni godišnji kapacitet iznosi cca 2.000.000 t. U pripremi je izgradnja novih, natkrivenih skladišta na prostoru Zagrebačkog pristaništa. Također su u opremu dodane i dvije nove dizalice Liebherr, instalirane u svibnju 2013. godine, svaka nosivosti 84 t, koje imaju mogućnost rada u paru.

7. Terminal za tekući teret Omišalj

Terminal Omišalj, pod koncesijom tvrtke Janaf d.d. smješten je na sjeveru otoka Krka, točnije u okolici grada Omišlja te služi za prihvat, skladištenje i otpremu sirove nafte i naftnih derivata.

Terminal je prirodno zaklonjen od udara bure te se osim toga može izdvojiti i velika dubina mora koja iznosi 30 metara te se zbog toga mogu prihvatiti tankeri veličine do 350.000 DWT. Sustav JANAF-a sagrađen je i osmišljen kao internacionalni sistem transporta nafte od luke i Terminala Omišalj do domaćih i stranih rafinerija na istoku i u središnjoj Europi.

8. Terminal za žitarice Silos

Terminal za žitarice Silos nalazi se u zapadnom dijelu lučkog Bazena Rijeka, te služi za skladišnje i pretovar uljarica i žitarica. Terminal posjeduje željezničku vezu, a maksimalni godišnji kapacitet iznosi 1.000.000 tona. Nudi mogućnost jednokratnog uskladištenja žitarica u iznosu cca. 56.000 tona.

Oprema koju nudi omogućuje sljedeće operacije ukrcaja te iskrcaja:

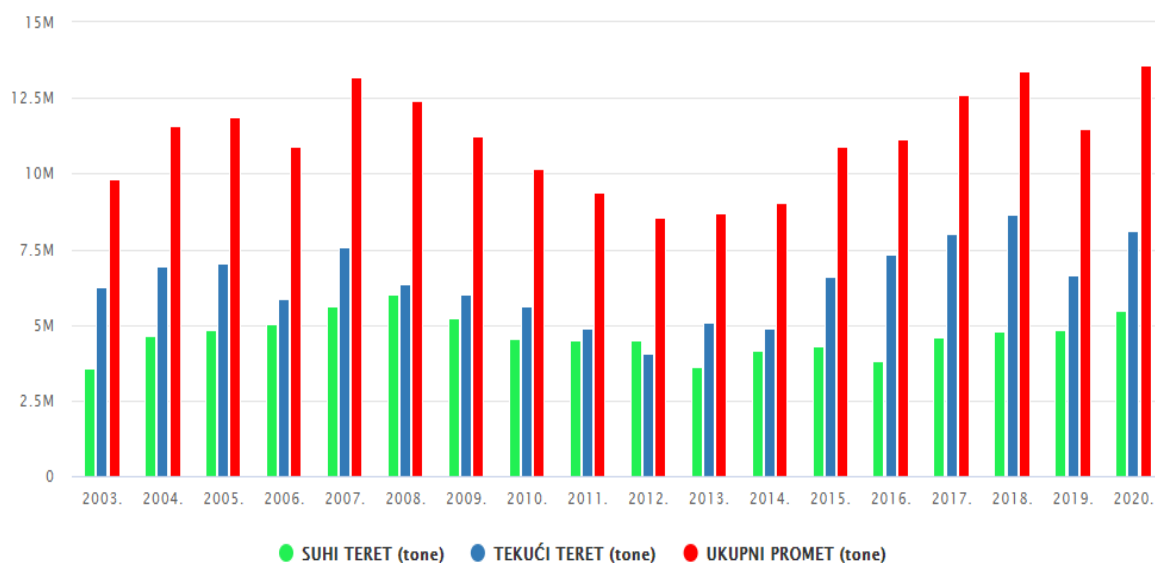
- Brod-Silos; Silos-Brod
- Brod - Silos - Vagon (kamion)
- Vagon (kamion) - Silos – Brod
- Vagon (kamion) - Silos - Vagon (kamion)

6. STATISTIKA PROMETA U RIJEČKOJ LUCI

Riječka luka osigurava najveću stopu izvoza i uvoza Republike Hrvatske, čak gotovo 70% ukupno ostvarenog prometa roba u Hrvatskoj se dogodi upravo u Luci Rijeka. Unatoč pandemiji korona virusa Luka Rijeka je u 2020. godini ostvarila promet od 1,6 milijuna tona tereta, drugim riječima porast od 6 posto u odnosu na prošlu, 2019. godinu. U vremenskom razdoblju od 9 mjeseci prekrvano je 446.180 tona generalnog tereta te 1,1 milijun tona rasutog tereta, što označava pad od 23 posto u odnosu na prošlu godinu kod generalnog tereta, odnosno rast od 23 posto kod rasutog tereta. Porast je doživio i kontejnerski promet koji je porastao za 20 posto te su brojke za 2020. godinu iznosile 59.987 tona. Razdoblje od 9 mjeseci okončano je u plusu koji je iznosio 1,2 milijuna kuna. Trenutno stanje u riječkoj luci se može opisati kao relativno stabilno s obzirom na velike neizvjesnosti, konstante padove na ekonomskim i društvenim područjima koji su uzrokovani pandemijom koronavirusa.

6.1. Analiza prometa u odnosu na teret

Ukupni promet tereta u Riječkoj luci u 2020. godini je iznosio 13 milijuna i 588 904 tone, što je za 2 milijuna i 100 362 tone više u odnosu na prethodnu 2019. godinu. Od ukupnog tereta u 2020. godini, 8 milijuna i 106 280 tona spada na tekući teret koji je bio u porastu za milijun i 468 554 tone u odnosu na referentnu 2019. godinu. U riječkoj luci je na suhi teret opadalo 5 milijuna 482 624 tone, što je za 631 808 tona više nego u 2019. Iz ovog je vidljivo da se u riječkoj luci po pitanju prometa tereta bilježi pozitivan trend rasta. Unatoč trenutnoj situaciji s koronavirusom iz grafa 1. je vidljivo da je 2020. bila jedna od boljih poslovnih godina po pitanju tereta.



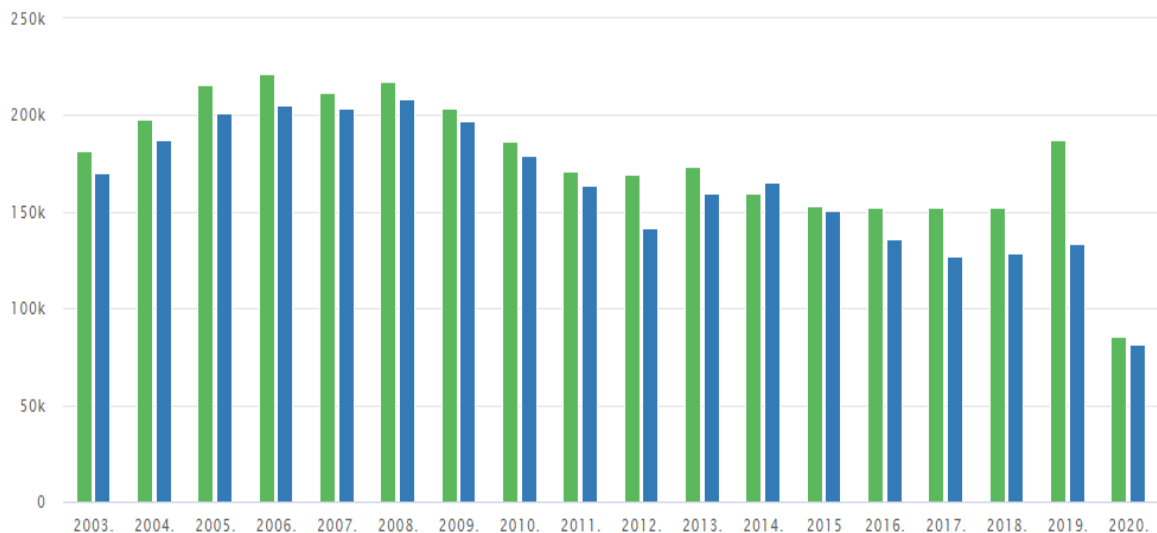
Grafikon 2. Ukupni promet tereta Luke Rijeka

Izvor: Preuzeto online¹¹

6.2. Analiza prometa u prijevozu putnika

Govoreći o prijevozu putnika u Riječkoj Luci prvo se treba osvrnuti na promet putnika na dužobalnim i brzobrodskim linijama kako je prikazano na grafu 2. Ukupan broj putnika u 2020.godini je iznosio 85 883 putnika, što je čak 101 684 putnik manje u odnosu na 2019.godinu. Broj putnika na dužobalnim i brzobrodskim linijama je u 2020. iznosio 81 481, što je pad za 52 188 putnika u odnosu na razdoblje od 2019.godine.

¹¹ <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/>



Grafikon 3. Promet u prijevozu putnika Luke Rijeka

Izvor: Preuzeto online¹²

Ovakav pad brojki u putničkom prijevozu u 2020.godini ponajviše je uzrokovan situacijom vezanom za pandemiju koronavirusom zbog koje je uslijed restrikcija bilo ograničeno kretanje ljudi kao i izostanak čitave predsezone i jako loše sezone u 2020.godini koja je ključna za ostvarivanje prometa kada je u pitanju pomorski prijevoz putnika. S obzirom na trenutnu situaciju, te polagani napredak u suzbijanju virusa za očekivati je da će Luka Rijeka kroz naredne periode bilježiti blagi porast u prihodima i prometu od putnika.

6.3. Usporedba s konkurentima

S obzirom na svoj zemljopisni položaj Luka Rijeka za dva najveća konkurenta ima slovensku luku Kopar i talijansku luku Trst. U dolje prikazanoj tablici može se vidjeti usporedba prometa triju luka u referentnoj 2019.godini:

¹² <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/>

	Luka Rijeka	Luka Trst	Luka Kopar
Kontejnarski promet	305 049 t	789 640 t	9 475 016 t
Suhi teret	4 850 816 t	1 700 000 t	6 618 616 t
Tekući teret	6 637 726 t	4 300 000 t	4 307 388 t
Putnici	81 481	53 689	65 481
Ukupno	11 488 542 t	62 000 000 t	22 792 646 t

Tablica 2. Usporedba tri najveće luke sjevernog Jadrana

Izvor: izradio autor

Iz tablice je vidljivo da Luka Rijeka ima znatno manji ukupan promet u odnosu na Kopar i Trst koje definitivno prednjače pogotovu u kontejnerskom prometu gdje ima 493 591 tonu manje kontejnerskog prometa, a u odnosu na Kopar čak 9 milijuna i 169 967 tona manje. Kada je riječ o suhom teretu Luka Rijeka ima bolji promet od luke Trst za 3 milijuna i 150 816 tona, ali i dalje malo u odnosu na slovenski Kopar čiji je promet veći za milijun i 767 800 tona. Luka Rijeka ima najbolji promet kada je u pitanju promet tekućeg tereta gdje ostvaruje 6 milijuna i 637 726 tona, što je 2 milijuna i 337 726 tona više u odnosu na Trst, te 2 milijuna i 330 338 tona više od luke Kopar. Putnički prijevoz je bio manji u sve tri luke u 2019. godini zbog situacije s pandemijom, ali Luka Rijeka je zadržala najveći promet koji je iznosio 81 481 putnika odnosno 27 792 putnika više nego talijanski Trst, te 16 000 putnika više u odnosu na Kopar. Iz ovih podataka je evidentno da Luka Rijeka još nije dovoljno jak konkurent drugim dvjema lukama Sjevernog Jadrana koje bilježe velike poraste iz godine u godinu i doživljavaju nova ulaganja. Rijeka je svakako također na tom putu zahvaljujući velikom broju projekata o kojima će biti riječ dalje u radu, te će svakako kroz izvjesni vremenski period uz dobru logističku i državnu potporu postati ozbiljan i prepoznatljiv konkurent i mnogo većim lukama.

6.4. Analiza prometa riječke luke u prvom kvartalu 2021. godine

Prvi kvartal 2021. godine donio je riječkoj luci povećanje od velikih 21 posto u odnosu na prošlu pandemijsku i nestabilnu 2020. godinu. Pri tom povećanju tri najveća koncesionara

ostvarila su zavidan dvoznamenkast porast prometa ,točnije - Janaf 15 posto,Jadranska vrata 12 posto te Luka Rijeka d.d. koja je promet povećala za zavidnih 52 posto u odnosu na prošlogodišnje prvo tromjesečje.Najveći udio prekranih tereta činili su tekući tereti i to najvećim djelom na terminalu u Omišlju koji je pod koncesijom Janafa,brojka je iznosila 1.651,258 tona tereta.Osim tekućeg velik udio prekranog tereta bio je i suhi teret,na području terminala Luke Rijeka d.d. te na kontejnerskom terminalu Brajdica,a prekrano je 1.361,281 tona,što čini porast od 30 posto u odnosu na isto razdoblje prošle godine.Kontejneri su preuzeli glavnu ulogu kod prijevoza suhog tereta jer je udio prevezen kontejnerima činio čak 61 posto na nešto manje od 80 tisuća TEU-a koji su prevezeni.S obzirom da je koncesionar Luka Rijeka d.d. u prvom tromjesečju prošle godine imala negativan trend i poslovala u minusu od 28 posto u odnosu na prvi kvartal 2019. ,skok od 52 posto je veliki napredak,ponajviše zbog toga što je nastavila pozitivan trend kojeg je započela u zadnjem kvartalu prošle godine.Zaključno Luka Rijeka u cijelini nastavlja pozitivne trendove koji su započeli prošle godine kada je povećala svoje prihode za 12 posto.

UKUPNI PROMET	Realizacija 01.-03.2020.	Realizacija 01.-03.2021.	Index
			2021/2020
Luka Rijeka d.d.	355.655	542.309	152
Generalni teret (tone)	188.841	160.900	85
Rasuti teret (tone)	166.814	381.409	229
Jadranska vrata d.d.			
Kontejneri (tone)	692.907	819.074	118
Kontejneri (TEU)	68.025	75.982	112
UKUPNO (tone)	1.048.562	1.361.383	130

Tablica 3. Promet prvog kvartala 2021.godine glavnih koncesionara Luke Rijeka

Izvor : Službeno financijsko izvješće riječke luke

7. PROJEKTI LUKE RIJEKA

Rijeka provodi niz strateških i poslovnih odluka i projekata kako bi bila konkurentna s ostatkom luka u svijetu te omogućila sebi partnerske veze s vodećim svjetskim lukama. Većina tih projekata se financira upravo iz europskih fondova koji u cilju imaju infrastrukturni i gospodarsko jačanje europskih zemalja.

7.1. Lučka uprava Rijeka

Osnovana 1996. godine kao neprofitna ustanova od strane vlade Republike Hrvatske, Lučka uprava Rijeka primarno je dobila ulogu koncesionara koji se bavi i upravlja lučkim djelatnostima. Lučka uprava Rijeka ovlasti za izdavanje koncesija obavlja na području lučkih bazena Rijeka, Šušak te na području bazena Bakarskog zaljeva, Omišaljском zaljevu na Krku i bazenu Raša u Istri. Luka Rijeka postala je dio osnovne TEN-T mreže Europske Unije nakon što se Hrvatska pridružila Europskoj Uniji 2011. godine, dok je uključenje u Baltičko-Jadranski koridor još uvijek u tijeku. Lučka uprava kao glavni cilj ima razviti Luku Rijeka u jednu od najbitnijih tranzitnih luka u Sjevernom Jadranu te su u planu brojni projekti koji uključuju brojne infrastrukturne projekte i nadogradnju željezničke infrastrukture.

7.2. Projekt Zagreb deep sea terminal

Lučka uprava Rijeka je 2019. godine završila s realizacijom projekta *Deep Sea* kontejnerskog terminala koji je osigurao nove lučke kapacitete. To je ujedno najvažniji objekt Rijeka Gateway projekta, koji je zamišljen i konstruiran kao ravno pristanište čija je konačna dužina 680 m s prosječnom širinom od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište iznosi minimalno 20 m i tako omogućava prihvat kontejnerskih brodova svih veličina bez ikakvih poteškoća. Terminal je građen u dvije faze pri čemu prva faza uključivala izgradnju pristaništa u dužini od 400 m, a druga faza izgradnju dodatnih 280 m pristaništa čime je osigurana raspoloživost obalom ukupne dužine od 680 m.



Slika 3. Deep sea terminal

Izvor : <https://www.portauthority.hr/rgp-zagreb-deep-sea-kontejnerski-terminal/>

7.3. Rijeka gateway projekt

Vlada Republike Hrvatske je 2003. u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj pokrenula projekt obnove riječkog prometnog pravca. Ovim projektom je osigurana izgradnja cestovnih prometnica te modernizacija opreme u riječkoj luci s ciljem povećanja produktivnosti i konkurentnosti na tržištu. Projekt je unaprijedio kompletnu infrastrukturu Republike Hrvatske i njenog gospodarstva s obzirom da nije bio baziran isključivo na obnovi luke nego i njoj pripadajućih prometnica i trasa koje je povezuju s ostatkom zemlje i Kvarnera. Ukupna vrijednost projekta je iznosila 187 milijuna eura od čega je većinu financirala banka, a manji dio i sama Republika Hrvatska. Radovi su dovršeni 2019. godine čime je ukomponirana ukupna obnova riječkog prometnog pravca.



Slika 4. Rijeka gateway projekt

Izvor: <https://www.portauthority.hr/rijeka-gateway-projekt/>

7.4. Kontejnerski terminal Jadranska vrata

Najvažniji cilj ovog projekta je bilo povećanje dubine mora uz obalu na 14 metara, te otvaranje mogućnosti servisa kontejnerski brodova čija je dužina do 370 metara, te povećanje ukupnog kapaciteta terminala. Također je u sklopu projekta prošireno i pristanište za još jedan privez čime je omogućen još jedan ulazno-izlazni punkt. Projektom je osigurano uplovljavanje puno većih brodova, veća brzina utovara i istovara roba, te skraćivanje same procedure carinjenja i graničnih odredbi s obzirom da se sve događa na samom terminalu. Može se reći da je terminalom Jadranska vrata logistička funkcionalnost luke podignuta na novu razinu čime joj je osigurana veća konkurentnost na europskom i svjetskom pomorskom tržištu. Vrijednost radova na proširenju terminala Jadranska vrata iznosio je 30 milijuna eura, a odrađen je u sklopu sveobuhvatnog projekta obnove riječkog prometnog pravca.



Slika 5. Kontejnerski terminal Jadranska vrata

Izvor: <https://www.portauthority.hr/rgp-kontejnerski-terminal-jadranska-vrata/>

7.5. Informatički sustav lučke zajednice (PCS)

Projektom unapređenja informatičkog sustava lučke zajednice omogućeno je pronalaženje informatičkog rješenja čiji je konačni rezultati brži pristup susutavu informacija, veća i preglednija kategorizacija podataka, te modernizacija i napredak same luke u informatičko – tehnološkom smislu. Ovo je svojevrsni pilot projekt koji ako se pokaže isplativim i korisnim će postati obrazac poslovanja i u drugim hrvatskim lukama.

7.6. Gradnja pomorskog putničkog terminala

Pomorsko putnički terminal riječke luke je počeo s radom 2009. godine, a nalazi se na samom početku Riječkog lukobrana. Njegov primarni cilj i zadatak je pružanje što boljih usluga putnicima iz domaćeg i međunarodnog prometa. Također je zamišljen kao svojevrsni ukras samom gradu na način da posjetiteljima i putnicima pruža pogled kakav imaju brodovi prilikom uplovljavanja u Rijeku. Projekt je obuhvaćao izgradnju zgrade putničkog terminala, te potpunu obnovu obale, kao i uređenje partera i šetnice u zoni prvog priveza. Početkom prometovanja spojne ceste povećana je efektivnost samog terminala kao i veći protok putnika i vozila. Nadalje, je moderniziran lučki kontrolni centar koji je uz praćenje prometa i brodova, omogućio i efektivniju brigu za okolišu u smislu smanjivanja onečišćenosti mora. Čitav projekt je financiran preko glavnog projekta Rijeka Gateway, a ukupan iznos uloženi je bio 95 milijuna kuna.



Slika 6. Putnički terminal

Izvor: <https://www.portauthority.hr/>

8. PROJEKCIJA PROMETA RIJEČKE LUKE DO 2030.GODINE

Kontejnarski teret je u današnje vrijeme zasigurno roba koja dominira u trgovinskoj razmjeni. Kontejnarski teret prema statističkim podacima izraženim u TEU jedinicama donosi i riječkoj luci porast prometa iz godine u godinu, ali rezultati su svakako nedovoljno veliki kada se u obzir uzme potencijal riječke luke kao najveće u Hrvatskoj. Upravo iz tog razloga uprava luke zajedno s Republikom Hrvatskom i investitorima radi na uklanjanju problema i donošenju novih mjera koje će revitalizirati luku i unaprijediti poslovanje riječke luke.

Masterplanom riječke luke odrađeno je predviđanje projekcije prometa u narednom vremenskom razdoblju od današnjeg prometa do 2030.godine. Faktori koji su uzeti u obzir prilikom izrade masterplana su : trenutna ekonomska kretanja, razvoj same luke i sama prometna infrastruktura Hrvatske i Europe. Većina projekta koji su trenutno predviđeni u riječkoj luci baziraju se na proširivanje riječkih terminala i rast njihovih kapaciteta. Tablica 3 prikazuje izgled projekcije kontejnarskog prometa u riječkoj luci do 2030.godine.

Scenarij	2006.	2008.	2010.	2015.	2020.	2025.	2030.
Nizak	94 390	140 490	148 898	281 959	460 024	698 315	1 017 203
Srednji	94 390	140 490	163 884	355 554	637 181	1 050 984	1 658 996
Visok	94 390	140 490	179 150	437 798	854 354	1 525 221	2 605 659

Tablica 4. Projekcija kontejnarskog prometa Luke Rijeka do 2030.

Izvor: Master –plan riječke luke iz 2008.godine

Iz tablice se vidi da je glavni poslovni cilj povećanje kapaciteta kontejnarskog prometa i terminala u dužem vremenskom razdoblju. Podaci izračunati projekcijom su nažalost daleko od stvarnih podataka iz prethodnih godina koji prvenstveno nisu mogli biti ostvareni zbog globalne krize koja je uzdrmala svjetsku ekonomiju ,te se samim time odrazila i na poslovanje

riječke luke. Nadalje s obzirom na teško stanje u Hrvatskoj nakon ekonomske krize čije se posljedice osjećaju i danas država i investitori nisu imali dovoljna sredstva da bi pomogli poslovanju riječke luke čime je ona upala u fazu stagnacije. Ulaskom u Europsku uniju stanje se zahvaljujući potporama iz Europskih fondova počinje popravljati te riječka luka započinje s važnim projektima obnove koji joj pomažu u povećanju prometnih kapaciteta. Pandemija koronavirusa 2020.godine ponovo obustavlja i smanjuje djelatnosti unutar same luke. Projekcija najnižeg scenarija iz masterplana za 2020.godinu je trenutno u ovoj situaciji kada se još zapravo na neki način i zbraja šteta nanescna gospodarstvu pandemijom koja još uvijek traje je teško izvediva s obzirom da je potrebno ostvarivanje većeg prometa za 55%.

9.BUDUĆNOST LUKE RIJEKA

Luka Rijeka je definitivno kompleks koji skoro 300 godina već formira kako i sam grad tako i gospodarstvo te socijalne prilike i šireg područja i Hrvatske. Rijeka je zaista uspjela od male luke u primorskom gradu postati jaka centralna uloga pomorskog prometa i trgovine koja privlači brojne strane investitore ,ali i definira tokove poslovanja većeg dijela jugoistočne Europe. Svi projekti koji su navedeni u prethodnom projektu su zapravo bili tek početak temeljite obnove i modernizacije koja je potrebna riječkoj luci da bi opstala u sve modernijem i globaliziranijem sustavu poslovanja. Republika Hrvatska kontinuirano u suradnji s Europskom Unijom te koncesionarima i stranim investitorima ulaže u luku kako bi povećala trenutni promet i opseg poslovanja koje luka ima. Ako se sagleda poslovanje u prethodnih desetak godina može se vidjeti da se Rijeka lagano marginizirala do te mjere da joj se luka Ploče približila po količini prometa. Većina stručnjaka se slaže da Luka Rijeka ima perspektivu i da poslovanje može bilježiti pozitivan trend.

9.1. Predviđanje trendova poslovanja

Stručnjaci se nadaju da će u 2021.godini doći do oporavka nakon iznenadnog i neočekivanog pada kroz 2019./2020.koja je bila uzrokovana pandemijom i svim restrikcijama koje je povukla za sobom. Također se računa i na rast poslovanja zbog razvoja riječkog prometnog pravca. Još jedna velika prednost za riječku luku je i svakako porast trenda online kupovine u Hrvatskoj i regiji,što upravo potvrđuje statistika rasta kontejnerskog prometa. Također se u 2021. godini očekuje i ulaganje koncesionara koje bi trebalo biti veće od 150 milijuna eura. Time će se osigurati dodatna oprema terminalima,dogradnja obale i dvostruki porast kapaciteta riječke luke.

10. ZAKLJUČAK

Važnost luka u gospodarstvu je već desetljećima nepobitna činjenica. Brzina i tehnologija transporta učinila je luke težišnicom svih gospodarskih tokova. Kroz samu povijest to jest otkad se bilježe prve trgovačko robne razmjene vidi se utjecaj i važnost luka, čak i u antičkim vremenima luke su bila strateška i inovativna područja o kojima je uvelike ovisila ekonomska stabilnost grada.

Luke čiji je položaj na tranzitnim putevima definitivno imaju veliki utjecaj na ekonomsku sliku države u kojoj se nalaze, ali i globalne slike. Luka Rijeka je najvažnija i najveća luka u Hrvatskoj čiji položaj i obalna pristupačnost je karakterizira kao svjetsku poslovnu destinaciju. Rijeka je u konkurenciji s raznim lukama ovisno o potražnji i proizvodnji robe, u geografski užem pojasu glavni konkurenti su svakako Kopar i Trst. Rijeka svakako prednjači u putničkom prijevozu s obzirom da se radi o poželjnoj turističkoj destinaciji, te je protok putnika i turista svakako veći nego u na primjer industrijski orijentiranim Trsu i Koprju. Logistički sustav je jedan od značajnijih komponenti za ključ uspjeha svakog poslovanja jer omogućava protok robe na pravo mjesto, u pravo vrijeme sa što manje gubitaka i što većim ekonomskim benefitima. Logistički sustav, njegovo ustrojstvo te njegova kompenzacija s ostalim faktorima je nužna točka kako bi Luka Rijeka nastavila i rasla u poslovanju, donoseći stabilan gospodarski rast i razvoj kako na državnom tako i na svjetskom gospodarskom planu. Može se reći da je logistika ta koja vuče nevidljive organizacijske konce kako ljudskih potencijala tako i materijalnih resursa osiguravajući time besprijekorno funkcioniranje svakog pojedinog sustava.

Od velike važnosti su i projekti u Riječkoj luci poput Zagreb deep sea projekta, terminala Jadranska vrata te modernizacije administrativno-upravljačkih alata u samoj lučkoj upravi. Tim projektima se omogućuje modernizacija luke koja će biti spremna odgovoriti izazovima sve brže globalizacije i rasta poslovnih zahtjeva. Nužno je sufinanciranje od strane koncesionara, Europske Unije, te u konačnici i same Republike Hrvatske kako bi Luka Rijeka mogla ostati ono što je bila kroz povijest na ovom području odnosno jedan od glavnih potpora gospodarstvu te kako bi mogla stabilno poslovati i razvijati se u budućnosti.

LITERATURA

KNJIGE

1. Zelenika, R. (2005): "Logistički sustavi", Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci
2. Hlača, B. (2016.): "Lučka logistika", Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci
3. Rajsman, M. (2012): „Tehnologija cestovnog prometa“, Zagreb : Sveučilište u Zagrebu
4. Krpan, Lj., Furjan, M., Maršanić, R. (2014) Potencijal logistike povrata u maloprodaji
5. Marković, I. (2004): „Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka“
6. Rajsman M. (2017.):“Tehnologija prijevoza putnika u cestovnom prometu, skripta, Zagreb „
7. Čedomir D. (2003.) : „ Pomorski sustav i pomorska politika, Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci“ ; Glosa Rijeka (sveučilišni udžbenik)

ONLINE IZVORI

1. <https://www.portauthority.hr/>
2. <https://mmpi.gov.hr/>
3. <https://lukarijeka.hr/>.
4. <https://strukturnifondovi.hr/>
5. <https://www.rijeka.hr/en/>
6. <https://www.dzs.hr/>
7. <https://www.hgk.hr/>

POPIS SLIKA

<u>Slika 1. Riječka luka</u>	12
<u>Slika 2. Luka povijest</u>	14
<u>Slika 3. Deep sea terminal</u>	28
<u>Slika 4. Rijeka gateway projekt</u>	29
<u>Slika 5. Kontejnerski terminal Jadranska vrata</u>	30
<u>Slika 6. Putnički terminal</u>	31

POPIS SHEMA

<u>Schema 1. Evolucija logistike</u>	5
--	---

<u>Shema 2. Uloga luke u logističkom lancu</u>	7
--	---

POPIS TABLICA I ZEMLJOVIDA

<u>Tablica 1. Udaljenosti nekih značajnijih svjetskih luka od luka sjevernog Jadrana i Sjevernog mora</u>	17
<u>Tablica 2. Usporedba tri najveće luke sjevernog Jadrana.....</u>	25
<u>Tablica 3. Promet prvog kvartala 2021.godine riječke luke</u>	26
<u>Tablica 4. Projekcija kontejnerskog prometa Luke Rijeka do 2030.....</u>	32
<u>Zemljovid 1. Rijeka kao sjecište dva važna koridora Vb i Jadransko-jonskog</u>	11
<u>Zemljovid 2. Položaj luke Rijeka.....</u>	15
<u>Zemljovid 3. Prostorni obuhvat</u>	19

POPIS GRAFIKONA

<u>Grafikon 1. Struktura prometa robe u posljednjem kvartalu 2019. godine</u>	10
<u>Grafikon 2. Ukupni promet tereta Luke Rijeka</u>	23
<u>Grafikon 3. Promet u prijevozu putnika Luke Rijeka.....</u>	24