

Mogućnosti daljnjeg razvoja pomorske luke Rijeka

Dokoza, David

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:390307>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-30**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Prijediplomski stručni studij „Poslovna ekonomija“, Trgovinsko poslovanje

MOGUĆNOSTI DALJNJEG RAZVOJA POMORSKE LUKE
RIJEKA

Završni rad

David Dokoza

Zagreb, veljača 2024.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Prijediplomski stručni studij „Poslovna ekonomija“, Trgovinsko poslovanje

MOGUĆNOSTI DALJNJEG RAZVOJA POMORSKE LUKE
RIJEKA

THE POSSIBILITIES OF FURTHER DEVELOPMENT OF
MARITIME PORT OF RIJEKA

Završni rad

Student: David Dokoza

JMBAG studenta: 0113144204

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Dora Naletina

Zagreb, veljača 2024.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Zagreb, 28.02.2024.

(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

SADRŽAJ

1.	UVOD	1
1.1.	Predmet i cilj rada.....	1
1.2.	Izvori i metode prikupljanja podataka	1
1.3.	Sadržaj i struktura rada	1
2.	POVIJESNI RAZVOJ I KARAKTERISTIKE LUKE RIJEKA.....	3
2.1.	Pojam i funkcije luke	3
2.2.	Povijesni razvoj luke Rijeka	4
2.3.	Položaj luke Rijeka.....	8
2.4.	Terminali u luci Rijeka	13
2.4.1.	Terminal za rasute terete Bakar.....	13
2.4.2.	Terminal Bršica	14
2.4.3.	Terminal Škrljevo.....	17
2.4.4.	Poslovna jedinica Drvo	18
2.4.5.	Poslovna jedinica Generalni teret.....	18
2.4.5.	Poslovna jedinica Frigo	19
2.4.6.	Terminal za žitarice Silos	20
3.	ANALIZA PROMETA, POLITIKE I STRATEGIJE LUKE RIJEKA.....	24
3.1.	Razvojna politika luke Rijeka.....	24
3.2.	Analiza prometa u luci Rijeka	26
3.3.	Strategija daljnjeg razvoja luke Rijeka	29
4.	ANALIZA POSLOVANJA LUKE RIJEKA	33
4.1.	Pokazatelji uspješnosti.....	33
4.2.	Usporedba s konkurentima	35
5.	ZAKLJUČAK	38
	LITERATURA.....	40
	POPIS SLIKA	42
	POPIS TABLICA.....	43
	ŽIVOTOPIS	44

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

U ovom radu se analizira projekt razvoja Luke Rijeka, istaknut kao ključna inicijativa u regionalnoj infrastrukturnoj strategiji. Tema razvoja Luke Rijeka posljednjih godina postaje sve značajnija kako u praktičnim, tako i u akademskim krugovima, budući da ima dubok utjecaj na gospodarski razvoj, prometne tokove te konkurentnost regije sjevernog Jadrana. Cilj ovog istraživanja je detaljno istražiti ključne aspekte projekta razvoja Luke Rijeka te njegovu ulogu u regionalnom kontekstu. Konkretno, u radu je fokus stavljen na analizu infrastrukturnih promjena, prometnih tokova, socioekonomskih implikacija te identifikaciju izazova i koristi povezanih s implementacijom ovog projekta.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Za teorijski dio istraživanja korištena je domaća i inozemna literatura relevantna za proučavanu temu. Budući da tema rada obuhvaća trajne i aktualne aspekte, kao izvori sekundarnih podataka korišteni su i članci s online portala. Prilikom pisanja rada korišten je veći broj znanstvenih metoda. Tako je problem istraživanja opisan korištenjem metodom deskripcije, dok su prikupljeni sekundarni podaci analizirani korištenjem povijesne metode, metode sinteze i metode komparacije.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je strukturiran u pet glavnih cjelina.

U prvom dijelu, uvodu, objašnjava se predmet i cilj rada, kao i izvori i metode prikupljanja podataka. Poglavlje se zaključuje analizom strukture rada.

U fokusu drugog poglavlja su povijest i karakteristike Luke Rijeka, uključujući njezinu ulogu, razvoj kroz povijest te opis terminala unutar luke.

U trećem poglavlju analizira se promet, politika i strategija Luke Rijeka, istražujući razvojnu politiku, prometne aspekte i strategije budućeg razvoja.

Fokus na analizu poslovanja same luke, uključujući pokazatelje uspješnosti i usporedbe s konkurentima, predmet je analize u četvrtom poglavlju ovog završnog rada.

Peto poglavje sadrži zaključke istraživanja, dok se u literaturi nalaze izvori korišteni za analizu i prikupljanje podataka.

2. POVIJESNI RAZVOJ I KARAKTERISTIKE LUKE RIJEKA

2.1. Pojam i funkcije luke

Pojam luke obuhvaća zaštićeni morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen sa izgrađenim ili prirodnim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima koji služe brojnim prometnim, trgovačkim, ratnim, sigurnosnim svrhama.¹ Funkcije luka su raznolike i obuhvaćaju širok spektar aktivnosti i namjena. Prema načinu izgradnje, luke se mogu podijeliti na prirodne i umjetne. Prirodne luke imaju prirodnu zaštitu od vjetrova i valova, dok se umjetne luke oslanjaju na izgradnju lučkih objekata radi zaštite. Prema mjestu, razlikuju se morske i unutarnje luke, koje mogu biti obalne, estuarijske, lagunske ili riječne. Po namjeni, luke se mogu koristiti kao zaklonske, ratne, trgovačke ili ribarske.²

Zaklonske luke služe kao sklonište od nepogoda ili drugih potreba, dok se ratne luke grade za potrebe vojne mornarice. Trgovačke luke omogućuju prihvata brodova radi obavljanja lučkih operacija i trgovačkih aktivnosti, dok ribarske luke zadovoljavaju potrebe ribarstva, uključujući prihvata, skladištenje i preradu ribe.

Prema vrstama tereta, luke se dijele na opće, rasute, tekuće i specijalizirane. Višenamjenske luke su izgrađene za prihvata različitih vrsta brodova i tereta, dok su druge luke usmjerene na specifične namjene, prilagođene određenim vrstama tereta ili tehnologiji transporta.

U lukama se obavljaju različite djelatnosti, uključujući prometne, prometno-industrijske i industrijske. Osim toga, u lukama su prisutne različite ustanove i infrastruktura poput lučke kapetanije, carinarnica, željezničke postaje, radionica za popravak brodova te sanitarnih i medicinskih ustanova.

¹ Tehnika – Hrvatska enciklopedija (b. d.), Luka, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://tehnika.lzmk.hr/luke/>

² Tehnika – Hrvatska enciklopedija (b. d.), Luka, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://tehnika.lzmk.hr/luke/>

2.2. Povijesni razvoj luke Rijeka

Povijesni razvoj luke Rijeka započinje u 13. stoljeću, kako svjedoče prvi pisani tekstovi koji spominju luku datirajući iz 1281. godine, u dokumentu poznatom kao "knjiga zaključaka Velikog mletačkog vijeća"³. U to vrijeme, luka je bila smještena na ušću rijeke Rječine, te je kroz niz godina služila za izvoz drva, kože, vune te uvoz ulja, soli, žita i usoljene ribe.

U sljedećim stoljećima, slobodnu trgovinu i razvoj luke ometala je stalna prisutnost Mletačke Republike i njezin nadzor nad Jadranom, što je često rezultiralo pljačkom i paljenjem grada. Mletačka prevlast prekinuta je početkom 18. stoljeća dolaskom Austrije kao nove pomorske i trgovačke sile na Jadranu. Za daljnji razvoj grada i luke od ključne su važnosti bile isprave cara Karla VI. - povelja iz 1717. kojom je proglasio slobodnu plovidbu i trgovinu na Jadranskom moru te povelja iz 1719.⁴ kojom je Rijeci i Trstu dodijelio status slobodnih luka. Zbog tih povlastica, riječka luka postala je otvoreno tržište za strance, koji su se od tada slobodno naseljavali i djelovali u gradu, dok su u luci slobodno trgovali brodovi svih zastava.

³ Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>

⁴ Tehnika – Hrvatska enciklopedija (b. d.), Luka Rijeka d. d., preuzeto 27. veljače 2024. s <https://tehnika.lzmk.hr/luka-rijeka-d-d/>

Slika 1. Povelja cara Karla VI. iz 1719. kojom gradove Rijeku i Trst proglašava slobodnim lukama



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/luka-rijeka-d-d/>

U 19. stoljeću, preciznije 1820. godine, izrađene su prve skice i prednacrti proširenja riječke luke, što je kulminiralo izgradnjom nove, umjetne luke ispred samog grada do kraja 19. stoljeća.

Prije Prvog svjetskog rata, izgradnjom željeznice do Budimpešte, otvorile su se nove mogućnosti za Rijeku kao luku, koja je u to doba bilježila značajan promet od 2,1 milijuna tona, svrstavajući je među deset najvećih europskih luka.

Tijekom Prvog svjetskog rata, trgovački i pomorski promet s prekomorskim zemljama bio je prekinut zbog zatvaranja Otrantskog prolaza, što je dovelo do smanjenja prometa s prekomorskim zemljama, te se promet preko riječke luke uglavnom odvijao unutar Jadranskog mora. Nakon Prvog svjetskog rata, Rijeka je postala dio Kraljevine Italije, što ju je odvojilo od svog prirodnog zaleđa i izoliralo od ekonomskih veza, što je rezultiralo sporim padom grada i degradacijom u provincijski grad.⁵

S druge strane, novo uspostavljene granice između Kraljevine Italije i Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca omogućile su rast grada Sušaka. Granicu je označavala rijeka Rječina, te je glavni dio lučke infrastrukture, zajedno s glavnom željeznicom i ostalim neophodnim infrastrukturama, pripao Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca. To je potaknulo rast potencijala Luke Sušak (Porto Baross), koja je postala glavna luka za nove zemlje i bivše zemlje Austro-Ugarske. Dok je Rijeka propadala, Sušak je rastao zahvaljujući vezama na svom širokom zaleđu, što ga je postavilo kao ključnu poveznicu s ostalim morskim zemljama.

Na kraju Drugog svjetskog rata, saveznici su bombardirali luku Rijeka, koja je bila okupirana od strane njemačkih nacista. Nakon oslobođenja 1945. godine, luka je ponovno obnovljena te je ujedinjenim gradovima Rijeci i Sušaku dozvoljeno ponovno razvijanje luke pod Jugoslavenskom vladavinom. Tako je Rijeka postala najveća i najvažnija luka. U razdoblju od 1951. do 1960. godine, Rijeka je preuzela funkciju glavne luke Jugoslavije, a kasnije i funkciju tranzitne luke za podunavske zemlje u zaleđu.

Od 1960. do 1990. godine, riječka luka je transformirana u suvremeni lučki sustav u Kvarnerskom zaleđu. 1967. godine, u Bakru je pušten u promet terminal za rasute terete, koji je kotirao kao jedan od najmodernijih terminala u Europi, uglavnom služeći za uvoz željezne rude za Austriju i Čehoslovačku.⁶

⁵ICTSI Adriatic (b. d.), Povijest Riječke luke, preuzeto 27. veljače 2024. s

<https://www.ictsi.hr/povijestrijeckeluke>

⁶ Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>

Slika 2. Riječka luka 1960-ih godina



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/luka-rijeka-d-d/>

Tablica 1. Pregled ključnih događaja u razvoju Luke Rijeka

GODINA	DOGAĐAJ
1978.	Izgrađen je Pozadinsko – skladišni kompleks Škrljevo
1979.	Izgrađeni su: <ol style="list-style-type: none"> 1. kontejnerski terminal na Brajdici u Sušačkom dijelu lučkog bazena, 2. terminal za fosfate i silos za žito u riječkom bazenu, 3. terminal za drvo u Bršici, lučki bazen Raša.
1982.	Izgrađen je terminal za stoku u Bršici, lučki bazen Raša.
1983.	Izgrađen je terminal za generalni teret sa ro-ro rampom na obali Goranin, lučki bazen Bakar
2000.	Potpisan Ugovor o prvenstvenoj koncesiji na 12 godina , Luka Rijeka dobiva zakonske okvire za gospodarsko korištenje pomorskog dobra u riječkom bazenu koji se 2012. produžuje do 2042.

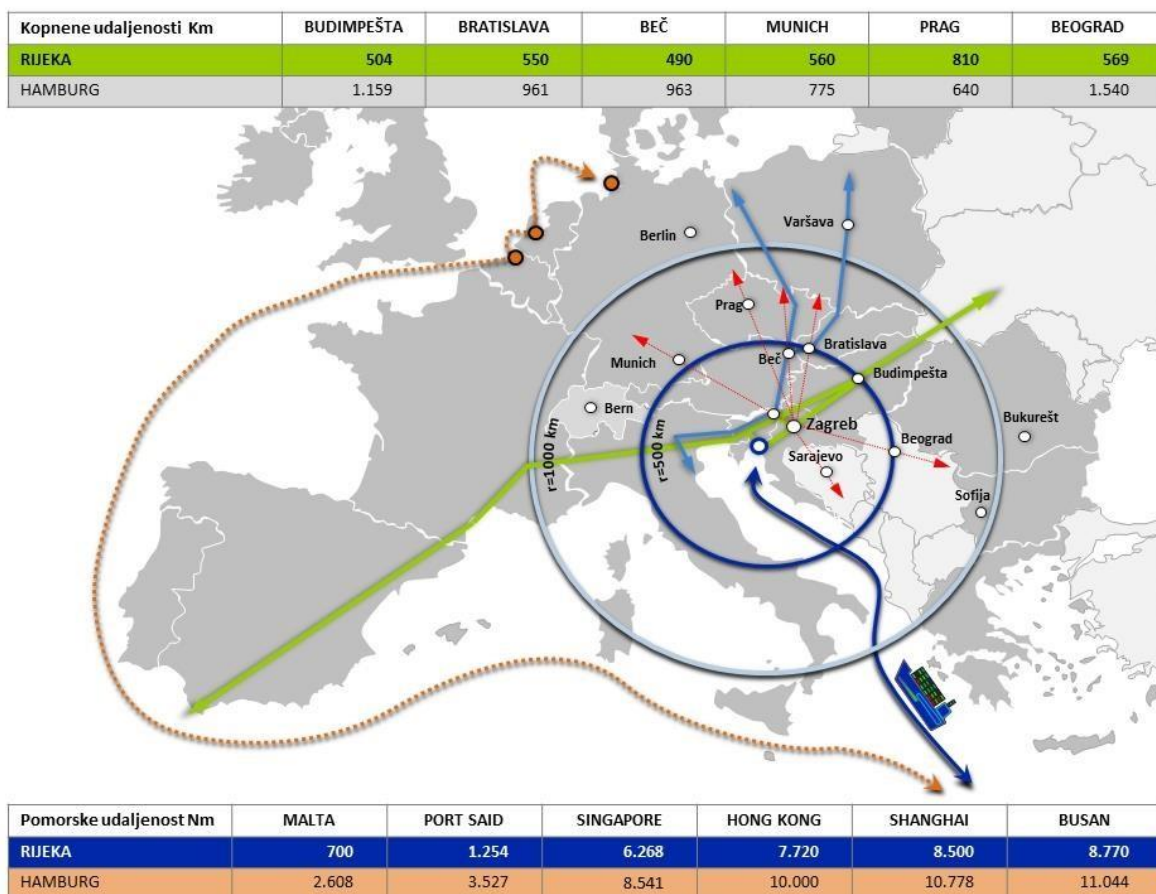
Izvor: Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>

U procesu dokapitalizacije tijekom 2015. godine, OT Logistics kupuje 20,81 % dionica Luke Rijeka d.d. te od kraja 2017. godine, s partnerima, kontrolira većinski paket dionica s 50,56%.⁷

2.3. Položaj luke Rijeka

Položaj luke Rijeka danas je od iznimne važnosti za europski lučki sektor zbog snažne konkurencije među lukama i njenog značaja kao privredne djelatnosti. Luka Rijeka, zajedno sa lukom Ploče, predstavlja dvije najveće hrvatske luke. Njen položaj gravitira prema srednjoeuropskim zemljama, dok luka Ploče ima ključnu ulogu u uvozu i izvozu roba za Bosnu i Hercegovinu.

Slika 3. Geografski položaj luke Rijeka



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

⁷ Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>

S obzirom na srednjeeuropsko tržište, Rijeka omogućuje velik tranzit tereta i ljudi prema tom tržištu, što je značajno za grad, regiju i Hrvatsku. Modernizacija željezničke pruge prema unutrašnjosti kontinenta također je važna, budući da je promet ključan za gospodarski i društveni razvoj, a gradnja kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali dodatno će povećati protok kontejnera kroz luku.

Luka Rijeka ključni je element i sjevernojadranskog lučkog klastera⁸, zajedno s lukama poput Kopera, Trsta, Venecije, Ravenne, Monfalcone i Chioggie. Ovaj klaster opslužuje uvozne i izvozne potrebe širokog gravitacijskog područja koje obuhvaća zemlje poput Italije, Švicarske, Njemačke, Austrije, Hrvatske, Slovenije, Bosne i Hercegovine, Srbije, Mađarske, Slovačke, Češke i Poljske.

Slika 4. Sjevernojadranski lučki klaster



Izvor: <http://www.trt.it/en/PROGETTI/adriatic-gateway-project/>

Sjevernojadranskim lukama, poput Luke Rijeke, suprotstavljaju se veliki klasteri sjevernomorskih luka poput Rotterdama, Amsterdama, Antwerpena, Ghenta, Hamburga i Bremena, baltičkih luka poput Rostocka, Gdanjska, Gdynije, Swinoujsciea i Szczecina, crnomorskih luka poput Constante, Varne i Burgasa, južnojadranskih luka poput Ploča, Bara i Drača, te egejskih luka poput Soluna i Pireja.⁹

⁸ Luka Rijeka (b. d.), Zemljopisni položaj, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/profil-tvrte/zemljopisni-polozej/>

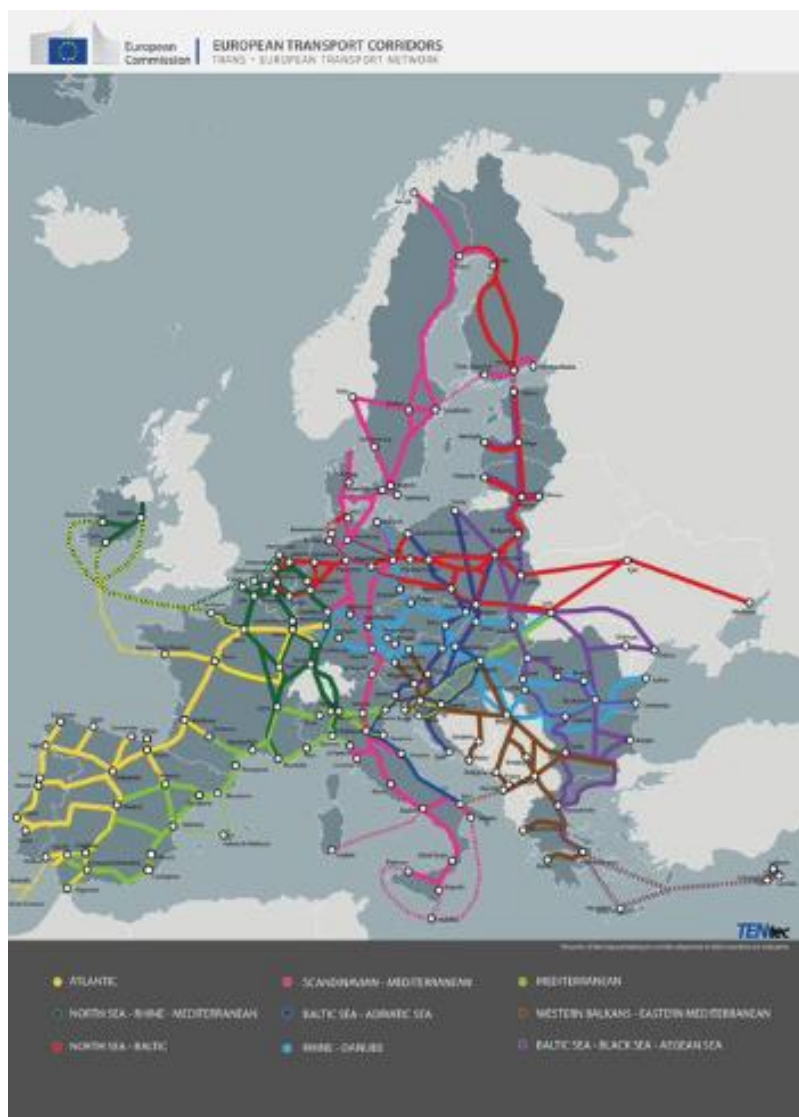
⁹ Ibid.

Važno je napomenuti da kroz ovo gravitacijsko područje prolazi najveći europski unutrašnji plovni put - Kanal "Rajna-Majna-Dunav".

Globalno, luka Rijeka nalazi se na strateškom EU prometnom pravcu, poznatom kao TEN-T Mediteranski koridor, te se nadovezuje na pravac "Baltic – Adriatic".¹⁰ Njen povoljan položaj omogućuje najkraću pomorsku vezu između zemalja srednje i istočne Europe te prekomorskih zemalja. Kao dio TEN-T prometne mreže i koridora, Luka Rijeka ima poseban značaj za pomorski zatvorene zemlje poput Mađarske, Austrije, Slovačke, Češke, Srbije i Bosne i Hercegovine, te se nalazi u izvrsnoj poziciji da iskoristi svoju lokaciju.

Slika 5. Europski transportni koridori

¹⁰ Luka Rijeka (b. d.), Zemljopisni položaj, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/zemljopisni-polozaj/>



Izvor: <https://vlada.gov.hr/vijesti/povijesna-odluka-za-hrvatsku-u-okviru-ten-t-mreze-bit-ce-uvrstena-na-dva-dodatna-prometna-koridora/40603>

EU i Hrvatska strateški i operativno podržavaju ulaganja u lučku i željezničku infrastrukturu kako bi se povećao prometni kapacitet tog pravca i riješila uska grla na njemu. Strukturni i kohezijski fondovi EU pružaju značajnu potporu investicijskom ciklusu u lučkom i željezničkom sektoru. Liberalizacijom tržišta željezničkih operatera i ulaskom privatnog kapitala u lučke operacije, povećava se efikasnost i konkurentnost riječkog prometnog pravca.

Regulativa „Trans-europska prometna mreža (TEN-T)“ donesena je 2013. godine, kada Hrvatska još nije bila članica Europske unije. U toj uredbi nisu bili obuhvaćeni značajni dijelovi Hrvatske, što je rezultiralo nedostatkom EU sufinanciranja za strateške infrastrukturne projekte na tim područjima. Trenutno važeća TEN-T Uredba uključuje dio od Rijeke (koja će se sada, s

novom uredbom, nalaziti na čak tri koridora¹¹) preko Zagreba do granice s Mađarskom i Slovenijom (željezničko-cestovni Mediteranski koridor) te riječni koridor Rajna-Dunav (dionice Dunava i Save, s lukama Vukovar i Slavonski Brod).

Prema dogovoru o Uredbi o Transeuropskoj prometnoj mreži na europskoj razini, Hrvatska će biti pozicionirana na dodatna dva koridora: Baltičko more - Jadransko more i Zapadni Balkan - Istočni Mediteran. To uključuje potpunu integraciju Hrvatske u prometni sustav EU-a, što je postignuto nakon pregovora s predsjednicom Europske komisije von der Leyen i povjerenicom Valean. Uredbom su obuhvaćeni i dijelovi Dalmacije u TEN-T koridorima, te će luke Ploče i Split postati luke osnovne mreže. Rijeka će se nalaziti na tri koridora, a navedeno je podržano i od strane predsjednika Vlade Andreja Plenkovića:

Dogovorom o Uredbi o Transeuropskoj prometnoj mreži na europskoj razini, Hrvatska je pozicionirana na dodatna 2 koridora: Baltičko more - Jadransko more i Zapadni Balkan - Istočni Mediteran. Time Hrvatsku u cijelosti integriramo u prometni sustav EU-a, za što smo se osobito založili u razgovorima s predsjednicom Europske komisije von der Leyen i povjerenicom Valean. Izborili smo i da se Dalmacija uvrsti u TEN-T koridore! Uredbom je obuhvaćena željeznička i cestovna infrastruktura do Splita, kao i u Slavoniji, a luke Ploče i Split postat će luke osnovne mreže. Rijeka će se nalaziti na tri koridora. Stvaramo pretpostavke za nastavak velikih ulaganja u razvoj prometne infrastrukture i povezanost Hrvatske (Plenković, 2023).

¹¹ Vlada Republike Hrvatske (b. d.), Povijesna odluka za Hrvatsku: U okviru TEN-T mreže bit će uvrštena na dva dodatna prometna koridora, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://vlada.gov.hr/vijesti/povijesna-odluka-za-hrvatsku-u-okviru-ten-t-mreze-bit-ce-uvrstena-na-dva-dodatna-prometna-koridora/40603>

2.4. Terminali u luci Rijeka

U sklopu ovog potpoglavlja, analiziraju se terminali u luci Rijeka.

2.4.1. Terminal za rasute terete Bakar

Terminal za rasute terete Bakar smješten je u Bakarskom bazenu, udaljen 13 km od Rijeke.¹² Riječ je o projektu za koji je još krajem 2017. godine tadašnja uprava Luke Rijeka, na čelu s Vedranom Devčićem, potpisala ugovor o bespovratnom sufinanciranju u iznosu od 85 posto ukupnih troškova iz Instrumenta za povezivanje Europe(CEF).¹³ Namijenjen je za manipulaciju i skladištenje željezne rudače, ugljena te rasutih i sipkih tereta. Prihvaća Panamax i Capesize brodove te ima željezničku vezu sa zaleđem. Opremljen je obalnom portalnom dizalicom s grabilicom, kontinuiranim brodoiskrcavačem, kontinuiranim brodoukrcavačem, pokretnim skladišnim mostom i transportnim trakama.

Godišnji kapacitet iznosi 4.000.000 t, a jednokratni skladišni kapacitet varira ovisno o vrsti tereta.

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

¹² Luka Rijeka (b. d.), Terminali i servisi, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/>

¹³ Morski.hr (b. d.), Obnavlja se terminal za rasuti teret u Bakru, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.morski.hr/obnavlja-se-terminal-za-rasuti-teret-u-bakru/>

Slika 6. Terminal za rasuti teret u Bakru



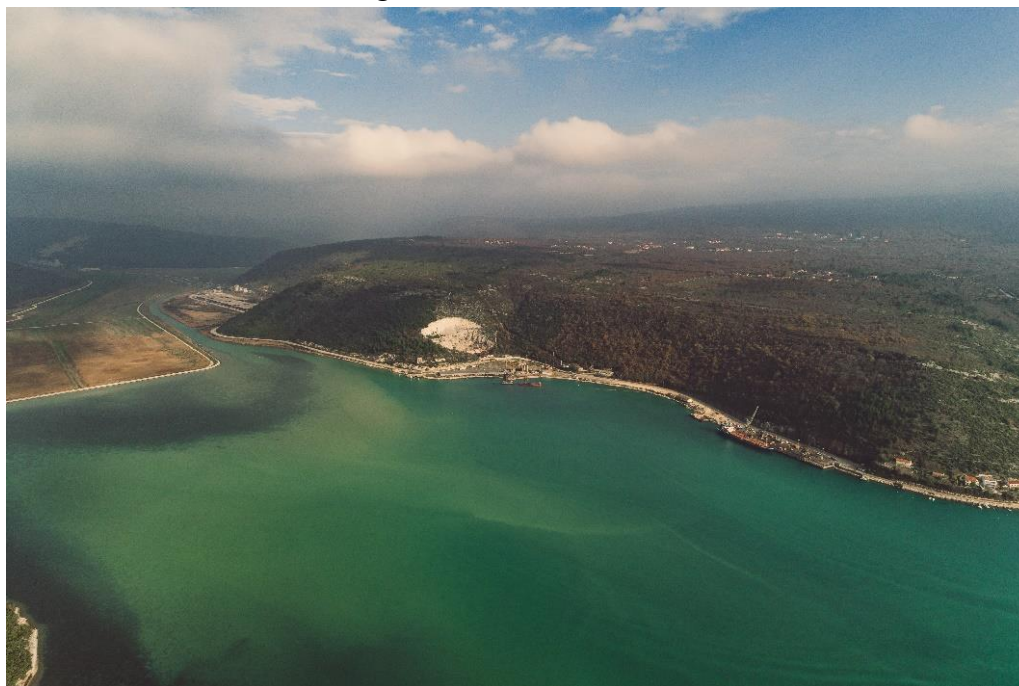
Izvor: <https://www.morski.hr/obnavlja-se-terminal-za-rasuti-teret-u-bakru/>

2.4.2. Terminal Bršica

Jedan od značajnih terminala u luci Rijeka je Terminal Bršica. Nalazi se u lučkom Bazenu Raša i predstavlja višenamjenski terminal namijenjen za smještaj i prekrcaj žive stoke, kao i prekrcaj drva generalnih i rasutih tereta. Dubina mora uz pristanište iznosi 8 metara, što omogućuje pristajanje brodova. Terminal je opremljen s vezom za dva broda, s mogućnošću uskladištenja oko 1.000 grla krupne stoke. Maksimalni godišnji kapacitet Terminala Bršica iznosi 600.000 tona. Slobodna zona Bazen Raša je sastavni dio slobodne zone Luka Rijeka. Terminali Štalije i Bršica protežu se u dužini od 2,8 km, zauzimajući približno 15 hektara ograđenog i uređenog prostora, od ušća rijeke Raše do rta Trget.¹⁴

¹⁴ Preuzeto 25. veljače 2024. s <https://www.portauthority.hr/terminal-za-generalni-teret-stoku-i-drvo-brsica/>

Slika 7. Terminal za generalni teret, stoku i drvo Bršica - Makro

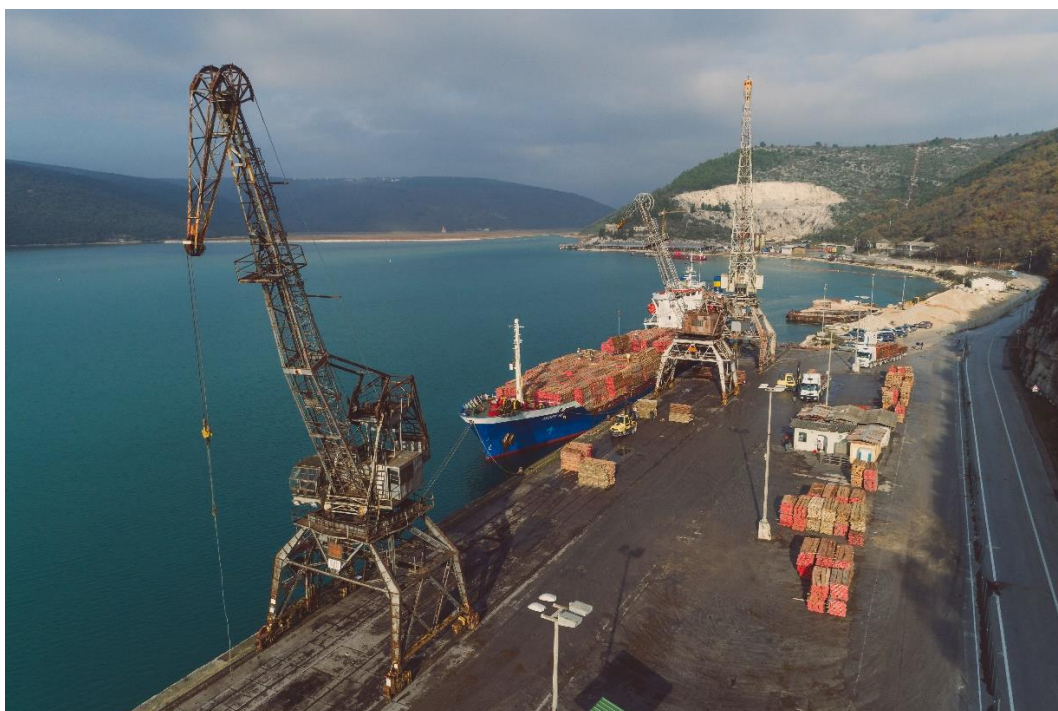


Izvor: <https://www.portauthority.hr/terminal-za-generalni-teret-stoku-i-drvo-brsica/#lg=1&slide=0>

Posebna pozornost posvećuje se kontinuiranom veterinarskom nadzoru stoke, kao i očuvanju čovjekove okoline. Terminal Bršica također ima blizinu skladišnog prostora Štalije, koji je u koncesiji dva hrvatska izvoznika drva preko ovog terminala. Ukupna površina skladišta iznosi 510,383 četvornih metara, od čega je 35.500 četvornih metara natkrivena površina.

Razvojem teretnog prometa, lučko područje je dobilo spojnicu željezničke pruge (Raška pruga) 1951. godine, a 1979. je produžena oko 3 km do Bršice. U prošlosti, luka i pruga su se koristile za izvoz raškog ugljena, a Štalije su bile specijalizirane za generalni teret, posebno za prekrcaj i skladištenje drva, dok je Bršica bila namijenjena prihvatu i otpremi žive stoke, kao i opasnom teretu.

Slika 8. Terminal za generalni teret, stoku i drvo Bršica - Mikro



Izvor: <https://www.portauthority.hr/terminal-za-generalni-teret-stoku-i-drvo-brsica/#lg=1&slide=0>

Danas se Terminal Bršica koristi za različite vrste tereta. Od 2003. godine, obavlja se prekrcavanje rasutog tucanika za izvoz u Italiju, dok se od sredine lipnja 2004. uvoze cijevi za modernizaciju plinskog sustava u Hrvatskoj.¹⁵

Zatvaranje Raške pruge zbog klizišta 2009. godine imalo je negativan utjecaj na promet.

¹⁵ Istrapedia (b. d.), Bršica, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/324/brsica>

2.4.3. Terminal Škrljevo

Terminal Škrljevo je višenamjenski logistički centar namijenjen za rukovanje i skladištenje kontejnera, generalnih i rasutih tereta te drva. Posjeduje status slobodne carinske zone i pruža usluge dodane vrijednosti na robi. Terminal je povezan sa željeznicom, autocestom i prometnicama te raspolaže s raznolikom željezničkom infrastrukturom.

Ukupna površina terminala iznosi 440 000 četvornih metara, od kojih 54.965 četvornih metara na zatvorena skladišta, a 125 813 četvornih metara na otvorena skladišta.¹⁶ Područje terminala optimalno je za distribucijski centar te pruža mogućnosti ulaganja u razvoj industrijskih sadržaja, izgradnju novih skladišta, skladištenje različitih vrsta tereta te doradu, preradu i pakiranje raznih proizvoda. Prostor je opremljen potrebnim pratećim sadržajima te je povezan sa željeznicom i autocestovnim prometnicama na Vb koridoru.

Slika 9. Terminal Škrljevo



Izvor: <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/#terminalskrljevo>

U prosincu 2017. godine, Luka Rijeka otvorila je nova skladišta na Terminalu Škrljevo.¹⁷ Nova skladišta i nadstrešnice izgrađene su uz postojeća stara skladišta površine 30.000 četvornih metara, te nadstrešnice oko starih skladišta 10.000 četvornih metara. Sveukupan natkriveni prostor iznosi 100.000 četvornih metara, dok je površina kontejnerskog depoa 12.000 četvornih

¹⁶ preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/>

¹⁷ Grad Rijeka (b. d.), Pozadinski lučki terminal Škrljevo, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/gospodarstvo/pozadinski-lucki-terminal-skrljevo/>

metara. Vrijednost ove investicije iznosi 30 milijuna eura, a financirana je iz 300 milijuna kuna svježeg kapitala dokapitalizacije Luka Rijeka d.d.. Projekt je započet 2013. godine, a gradnja je započela u kolovozu 2016. godine.

2.4.4. Poslovna jedinica Drvo

Poslovna jedinica Drvo, koja spada pod Terminal Rijeka, smještena je u istočnom dijelu riječkog bazena. Terminal Rijeka karakterizira dubina mora od 10 metara. Terminal ima jednokratni kapacitet skladištenja drva između 35.000 i 50.000 kubičnih metara, ovisno o vrsti drva. Maksimalni godišnji kapacitet iznosi 500.000 tona rezane građe, a skladišti se i na pozadinskom skladištu - Škrljevo. Povoljna klima omogućuje prirodno sušenje rezane drvene građe. Osim toga, na terminalu se vrši priprema rezane građe za sortiranje, impregnaciju, obilježavanje, pakiranje i vezivanje.¹⁸

Slika 10. Poslovna jedinica Drvo



Izvor: <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi>

2.4.5. Poslovna jedinica Generalni teret

Terminal za generalni teret smješten je na području stare lučke jezgre Rijeke. Posjeduje 11 vezova i opremljen je većim brojem obalnih dizalica kapaciteta od 5 do 84 tona, te 4 mobilne

¹⁸ Luka Rijeka (b. d.), Terminali i servisi, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/#terminal-bakar>

dizalice kapaciteta od 40 do 63 tona. Terminal može prihvatiti brodove do 30.000 DWT. Opremljenost terminala uključuje autodizalice kapaciteta od 6 do 100 tona, velik broj viličara, kamiona, traktora, prikolica i sličnih vozila. Specijalizirano osoblje na terminalu omogućuje istodobni rad na svim vezanim brodovima u luci. Terminal je namijenjen pretovaru i skladištenju klasičnog generalnog tereta, ali također raspolaže specijaliziranim cjelinama za pretovar papira, drva, metalurških proizvoda, opasnih tereta, teških tereta, smrznute i kondicionirane hrane, te kapacitetima za doradu tereta. Luka Rijeka d.d. obavlja koncesijsku djelatnost na terminalu za generalni teret.

2.4.5. Poslovna jedinica Frigo

Terminal Frigo je bitan dio Terminala Rijeka smješten u zapadnom dijelu lučkog bazena Rijeke. Ova poslovna jedinica igra ključnu ulogu u rukovanju hlađenim teretima. S dubinom mora od 10 metara, osigurava optimalne uvjete za prihvat i skladištenje različitih vrsta osjetljivih tereta. Ukupna površina kondicioniranog skladišta iznosi 8.000 kvadratnih metara, pružajući dovoljno prostora za smještaj robe pod kontroliranim uvjetima temperature. S jednokratnim kapacitetom skladišta od 3.175 tona, ovaj terminal može učinkovito upravljati priljevom i izljevom robe. Maksimalni godišnji kapacitet skladišta varira ovisno o broju obrtaja, ali se kreće između impresivnih 50.000 i 100.000 tona, što ukazuje na veliku operativnu sposobnost terminala.¹⁹

Posebno dizajnirani rashladni prostori s komorama omogućuju prihvat različitih vrsta robe, uključujući južno voće poput banana i citrusa te smrznuto meso i ribu. Ova specijalizirana infrastruktura osigurava očuvanje kvalitete i svježine proizvoda tijekom transporta i skladištenja.

¹⁹ Ibid.

Slika 11. Poslovna jedinica Frigo



Izvor: <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi>

2.4.6. Terminal za žitarice Silos

Terminal za žitarice Silos, smješten u zapadnom dijelu lučkog Bazena Rijeka, predstavlja ključnu infrastrukturu za pretovar i skladištenje žitarica i uljarica. Ova terminalna postrojenja imaju iznimno važnu ulogu u logističkom lancu, omogućujući učinkovit prihvata, obradu i distribuciju ovih poljoprivrednih proizvoda.²⁰Jedna od ključnih prednosti ovog terminala je njegova dubina mora od 14 metara, što omogućuje prihvat i manipulaciju brodova većeg kapaciteta. S obzirom na željezničku vezu, terminal olakšava transport žitarica i uljarica prema unutrašnjosti zemlje, što dodatno pojačava njegovu važnost u prometnom lancu.

Maksimalni godišnji kapacitet terminala iznosi 1.000.000 tona, što ukazuje na značajnu kapacitetu pretovara i skladištenja. Osim toga, terminal ima mogućnost jednokratnog uskladištenja oko 56.000 tona žitarica, što omogućuje brzu i učinkovitu manipulaciju robom. Što se tiče operacija utovara/istovara, oprema terminala omogućuje različite kombinacije, uključujući prijenos između broda i silosa te između silosa i vagona (kamiona). To pruža

²⁰ Ibid.

fleksibilnost u rukovanju teretom, prilagođavajući se specifičnim potrebama prijevoza i distribucije.

Slika 12. Terminal za žitarice



Izvor: <https://www.portauthority.hr/terminal-za-zitarice/>

Na terminalu se nalazi suvremena oprema za sušenje, provjetravanje, vaganje, dezinfekciju i deratizaciju. Na terminalu posluje koncesionar, Luka Rijeka d.d.

Adriatic Gate Container Terminal

Terminal kontejnera "Adriatic Gate" smješten je u Sušačkom bazenu te je počeo s radom 1977. godine, kada je postavljena prva kontejnerska dizalica u luci Rijeka. Nakon više faza proširenja i modernizacije, terminal je postao ključno čvorište za pretovar i skladištenje.²¹ U sklopu Projekta Riječka vrata provedene su značajne investicije radi proširenja i poboljšanja kapaciteta terminala. Nakon tih radova, terminal sada može primiti kontejnerske brodove duljine do 370 metara i kapacitetom do 600.000 TEU. Osim toga, postavljena je nova oprema, uključujući visokokapacitetne dizalice i kontejnerske tračnice, što je dodatno poboljšalo operativnu učinkovitost terminala.

Europski projekti, poput Multimodal Platform Development at the Port of Rijeka, dodatno su poboljšali terminalnu infrastrukturu, omogućujući veći udio željeznice u prijevozu kontejnera i unaprjeđujući općenitu intermodalnost terminala. Na Terminalu kontejnera "Adriatic Gate", tvrtka Adriatic Gate Container Terminal pruža različite usluge povezane s kontejnerima, uključujući pretovar, skladištenje, te dodatne usluge kao što su punjenje i pražnjenje kontejnera, uz poštivanje najviših standarda kvalitete i sigurnosti.

Slika 13. Terminal kontejnera Adriatic Gate



Izvor: <https://container-news.com/port-o-rijeka/>

S godišnjim kapacitetom od 600.000 TEU, terminal može primiti brodove post-Panamax veličine, što ga čini važnim čvorištem za kontejnerski promet u regiji. Terminal također

²¹ Ibid.

posjeduje BIP stanicu za fito-sanitarni pregled roba, osiguravajući poštivanje propisa i standarda u prijevozu i skladištenju tereta.

3. ANALIZA PROMETA, POLITIKE I STRATEGIJE LUKE RIJEKA

3.1. Razvojna politika luke Rijeka

Uz već spomenute terminale i procese puštene u akciju, razvojna politika luke Rijeka obuhvaća niz EU projekata koji su od ključne važnosti za unapređenje njezine infrastrukture i operativnih procesa, što dodatno jača suradnju i integraciju s europskim prometnim i trgovinskim mrežama.²² Svi razvojni projekti Lučke uprave Rijeka odvijaju se na Riječkom prometnom pravcu koji povezuje luku Rijeka željeznicom i cestom s Transeuropskim prometnim koridorima. Realizacijom projekata osposobiti će se željeznički sustav te bolje prometno povezati riječka luka što će imati dugoročan utjecaj na povećanje konkurentnosti na europskom transportnom tržištu.

MEDNET projekt je usmjeren na uspostavu ujednačenih carinskih procedura u mediteranskim lukama kako bi se pojednostavili carinski postupci i smanjilo zadržavanje tereta. U riječkoj luci, ovaj projekt je omogućio bolji nadzor ulaska i izlaska vozila s lučkog područja. **Greenberth** projekt fokusira se na povećanje energetske učinkovitosti u lukama s ciljem smanjenja potrošnje energije. U riječkoj luci, implementacija alternativnih izvora energije rezultirala je smanjenjem troškova energije i boljom zaštitom okoliša.

TEN-T projekt je od izuzetne važnosti za Lučku upravu Rijeka jer osigurava financiranje projektne dokumentacije za rekonstrukciju željezničkih kolodvora Rijeka-Teretna i Rijeka-Brajdica, čime će se poboljšati željeznički prijevoz u luci. **Greenersites** projekt, financiran iz programa Interreg Central Europe, ima za cilj unaprijediti upravljanje neiskorištenim industrijskim područjima, a time i urbanim prostorima, kako bi se postigli održivi i integrirani urbani razvojni ciljevi.

TalkNET projekt fokusira se na poboljšanje koordinacije sudionika teretnog prometa u Središnjoj Europi radi razvoja integracije između luka, kopnenih terminala i transportnih operatera, te povećanja efikasnosti ekoloških multimodalnih logističkih čvorišta.

²² Barać, L. (2018.), Razvojni planovi luka, diplomski rad, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split.

Ulaganja u luku Rijeku mogu dostići svoj puni potencijal istovremenim razvojem lučke i željezničke infrastrukture što je prepoznato kao dio strateškog opredjeljenja Vlade Republike Hrvatske za unaprjeđenje prometnog sektora.

Ministar Oleg Butković (2017) još odavno tvrdi da „*Ulaganja u luku Rijeku mogu dostići svoj puni potencijal jedino ukoliko paralelno razvijamo željezničku infrastrukturu, ali i cestu D403. Na tome intenzivno radimo i to upravo pokazuju danas predstavljeni projekti čija je važnost prepoznata i na europskoj razini i dio su strateškog opredjeljenja Vlade Republike Hrvatske za unaprjeđenje prometnog sektora*”.

U listopadu 2023. otvorena je spomenuta cesta D403 bitna ne samo za luku, nego za cijeli zapadni dio grada. Tehnički vrlo zahtjevna cesta, otvorena je autocesta do Belog Manastira na 5c koridoru, gdje se odvija i gradnja autoceste prema Sisku. Niz brzih cesta, velika ulaganja u željezničku infrastrukturu vrijedna više od milijardu eura, uz niz ulaganja u luke, čine ministra posebno ponosnim, ²³jer kako kaže „... jer sam od početka inzistirao na onome što volim zvati renesansa na hrvatskoj obali...” (Butković, 2023).

Dodatno, Ministarstvo je istaknulo da su, uz koordinaciju s programom Connecting Europe Facility (CEF), ulaganja u prometnu infrastrukturu ostvarena i putem EU Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“. Ukupna ulaganja, odobrena iz EU fondova, iznose 10,8 milijardi kuna, što uključuje i projektiranje i izgradnju terminala, modernizaciju pristaništa i unapređenje željezničke infrastrukture duž prometnog pravca. Ova ulaganja odražavaju strateški angažman Vlade Republike Hrvatske u unaprjeđenju prometnog sektora.²⁴

²³ Glavan, M. (2023.), Oleg Butković nam je otkrio važnu novost o pruzi kroz Rijeku, ali i planove HDZ-a u superizbornoj godini, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.novolist.hr/novosti/hrvatska/butkovic-nam-je-otkrio-vaznu-novost-o-pruzi-kroz-rijeku-ali-i-planove-hdz-a-u-superizbornoj-godini/>

²⁴ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (b. d.), U Rijeci predstavljeni razvojni projekti Luke Rijeka i riječkog prometnog pravca, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura-166/vijesti/u-rijeci-predstavljeni-razvojni-projekti-luke-rijeka-i-rijeckog-prometnog-pravca/18829>

3.2. Analiza prometa u luci Rijeka

Kroz povijest, promet kroz luku Rijeka pratio je različite faze, započevši već u 18. stoljeću. Tijekom vremena, promet u ovoj luci doživljavao je periodične oscilacije, često uzrokovane ratnim razaranjima koja su uništavala lučke kapacitete i dovodila do stagnacije u prometu. Međutim, od 1996. godine, primjećuje se postupni porast prekrcaja robe kroz riječku luku.

Kontejnernski promet u Luci Rijeka bilježi konstantan rast od 1999. godine. Primjerice, 1999. godine kontejnerski terminal zabilježio je promet od približno 7,000 kontejnera, dok je 2019. godine taj broj iznosio preko 300,000 kontejnera, što ukazuje na ogroman napredak u proteklih dvadeset godina. Unatoč tome, globalna kriza, pad kupovne moći i drugi faktori utjecali su na djelomičnu stagnaciju Luke Rijeka u određenim godinama.

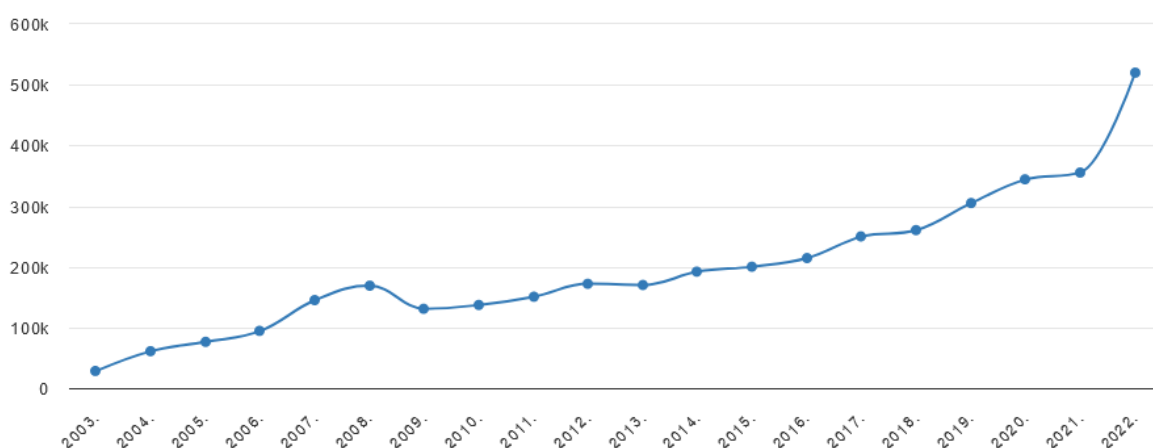
Tablica 2. Kontejnerski promet luke Rijeka

Godina	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Kontejnernski Promet	214.348	249.975	260.375	305.049	344.091	356.068	520.866

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

Iako je kontejnerski terminal bilježio djelomičan pad prometa oko 2009. i 2013. godine, ostalih godina promet kontejnera kontinuirano je rastao. Godine 2021., nakon prolaska intenzivnih mjera COVID19, promet je intenzivno skočio preko 40% što čini najveći porast u jednoj godini od početka prometovanja luke Rijeka. Kontinuirane investicije u prekrcajnu mehanizaciju, infrastrukturu te povećanje kvalitete usluge financiraju se dijelom iz privatnih ulaganja, a dijelom iz kredita Svjetske banke.

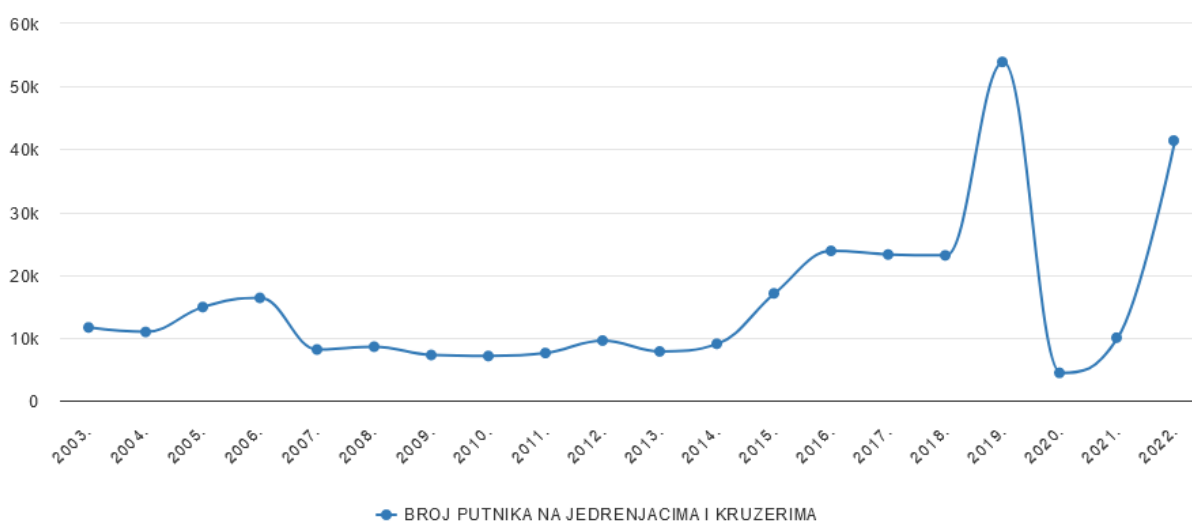
Slika 14. Kontejnerski promet (TEU)



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

Slično kontejnerskom prometu, u 2020. godini, suočavanje sa izazovima uzrokovanim pandemijom COVID-19 dovelo je do značajnog smanjenja prometa putnika. Stroge mjere ograničenja kretanja i putovanja, uvedene radi suzbijanja širenja virusa, rezultirale su dramatičnim padom broja putnika koji su prolazili kroz luku. Ove mjere, koje su bile nužne radi zaštite javnog zdravlja, imale su znatan utjecaj na prometnu aktivnost u luci, prouzrokujući smanjenje broja putnika na jedrenjacima, kruzerima i drugim pomorskim prijevoznim sredstvima.

Slika 15. Broj putnika na jedrenjacima i kruzerima



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

Ovaj nagli pad putničkog prometa predstavljao je izazov za operatere luke i povezane industrije, ali isto tako potaknuo potrebu za prilagodbom i pronalaskom novih strategija kako bi se odgovorilo na promjenjive uvjete i osiguralo sigurno i učinkovito funkcioniranje lučkih operacija usprkos izazovima koje donosi pandemija. Popuštanjem mjera 2021. i potpunim povratkom na normalan promet 2022. broj putnika vraća se na otprilike 80% originalnog stanja iz vrlo uspješne 2019. godine. Uspješno poslovanje Luke Rijeka ima širi pozitivan utjecaj ne samo na razvoj same luke, već i na ekonomski prosperitet cijele Republike Hrvatske. Stoga je ključno nastaviti s kapitalnim ulaganjima i investicijama u kontejnerski terminal čak i u razdobljima kada se bilježi pad kontejnerskog prometa. Ovakva ulaganja imaju dugoročne pozitivne učinke, što dodatno pojačava konkurentnost riječke luke na globalnoj razini.²⁵

²⁵ Tomašević, M., Jadrijević, N., i Dundović, Č. (2011.), Analiza kretanja kontejnerskog prometa luke Rijeka u usporedbi s luke Kopar - Pregledni članak, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://hrcak.srce.hr/file/111856>

3.3. Strategija daljnjeg razvoja luke Rijeka

Nedavna infrastrukturna ulaganja i planirani projekti Lučke uprave Rijeka imaju za cilj transformaciju Rijeke u ključno lučko središte za kontejnerski prijevoz robe na Jadranu, nadmašujući Kopar i Trst. Izgradnjom nove cestovne infrastrukture, poput nedavno otvorene ceste D403 vrijedne više od 60 milijuna eura²⁶, koja obilazi grad i direktno povezuje autocestu s lukom, te izgradnjom pruge unutar luke uz proširenje kapaciteta prihвата kontejnerskog tereta, očekuje se da će Rijeka postati sposobna za primanje najvećih teretnih brodova koji plove svjetskim morima.

Trenutno, lučko područje Rijeke obuhvaća preko 150 koncesionara, među kojima se ističe Luka Rijeka te tvrtka Securitas, čiji su poslovi osiguranja prisutnosti na području Lučke uprave Rijeka. Kroz niz investicija i planova, Lučka uprava Rijeka teži postići konkurentnost na globalnoj razini, a strateško partnerstvo s tvrtkom Securitas prati ih već dvadeset godina.

Slika 16. Ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa s predstavnicima tvrtke Securitas, Ivanom Funčićem i Borisom Mijolovićem

²⁶ Bičak, S. (2024.), Rijeka postaje lučko središte za kontejnerski prijevoz robe Jadranom jače od Kopra i Trsta, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.pressreader.com/croatia/vecernji-list-hrvatska/20240223/28161242533352>



Izvor: <https://www.vecernji.hr/vijesti/foto-rijeka-postaje-lucko-srediste-za-kontejnerski-prijevoz-robe-jadranom-jace-od-kopra-i-trsta-1748503/galerija-594562?page=3>

Jedan od ključnih državnih projekata je Rijeka Gateway, koji obuhvaća izgradnju novog kontejnerskog terminala Zagreb Deep Sea. Ovaj projekt, vrijedan preko 400 milijuna eura, očekuje se da će značajno povećati promet luke već u prvoj godini rada, dodajući 500.000 kontejnerskih jedinica na prisatništvu. Osim toga, planira se i proširenje prihвата za žito te izgradnja najvećeg terminala za transport tvrdog drveta u ovom dijelu Europe. U planu su i brojni drugi projekti poput uređenja pročistača otpadnih voda, izgradnje nove marine u suradnji s tvrtkom Lurssen, uređenja novog kruzing prta te izgradnje dodatnih parkirališnih mjesta radi otvaranja rive građanima.

Ova ambiciozna strategija daljnjeg razvoja luke Rijeka ne samo da će povećati konkurentnost luke na globalnom tržištu, već će također imati pozitivan utjecaj na gospodarstvo Hrvatske, pružajući nove mogućnosti zapošljavanja i potičući gospodarski rast u regiji.

Slika 17. Izložba prošlosti, sadašnjosti i budućnosti luke Rijeka



Izvor: <https://www.novolist.hr/rijeka-gateway/na-korzu-izložena-proslost-sadasnjost-i-buducnost-rijecke-luke/>

Projekt razvoja Luke Rijeka predstavlja značajnu prekretnicu u regionalnoj infrastrukturnoj strategiji, istaknuto je od strane ministra Olega Butkovića. Očekuje se da će implementacija novog terminala rezultirati značajnim povećanjem kapaciteta luke, što će dodatno poduprijeti njen status kao ključnog intermodalnog središta na sjevernom Jadranu. Prognozira se da će puštanje novog terminala u rad donijeti udvostručenje kapaciteta, uz istovremeni porast prometa.

Ministar Butković naglašava da je planirani početak rada novog terminala predviđen za 2024. godinu, te se očekuje da će kontejnerski promet već 2025. dosegnuti milijun TEU jedinica, dok će do 2028. godine taj broj porasti na 1,5 milijuna.²⁷ Ovi projicirani rezultati ukazuju na nadmašivanje prometa slovenske luke Kopar u narednim godinama.

Dodatno, ministar ističe da je razvoj željezničke infrastrukture identificiran kao ključan izazov ovog projekta. Poseban fokus stavljen je na nizinsku prugu kao vitalni faktor za optimalno funkcioniranje luke. Najava o donošenju odluke o odabiru za prvu dionicu Hrvatski Leskovac - Karlovac u roku nekoliko dana, uz planiran početak gradnje sljedeće godine, ukazuje na konkretne korake u rješavanju ovog infrastrukturnog pitanja.

Nadalje, predsjednik Vlade Andrej Plenković naglašava strategijsku važnost ovog projekta, ističući stvorene preduvjete za transformaciju Luke Rijeka u ključni morski izlaz za središnju i jugoistočnu Europu.

²⁷ Benčić, L. (2021.), Povijesni ugovor: 'Rijeka će za nekoliko godina imati veći promet od Kopra', preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/povijesni-ugovor-rijeka-ce-za-nekoliko-godina-imati-veci-promet-od-kopra-15116999>

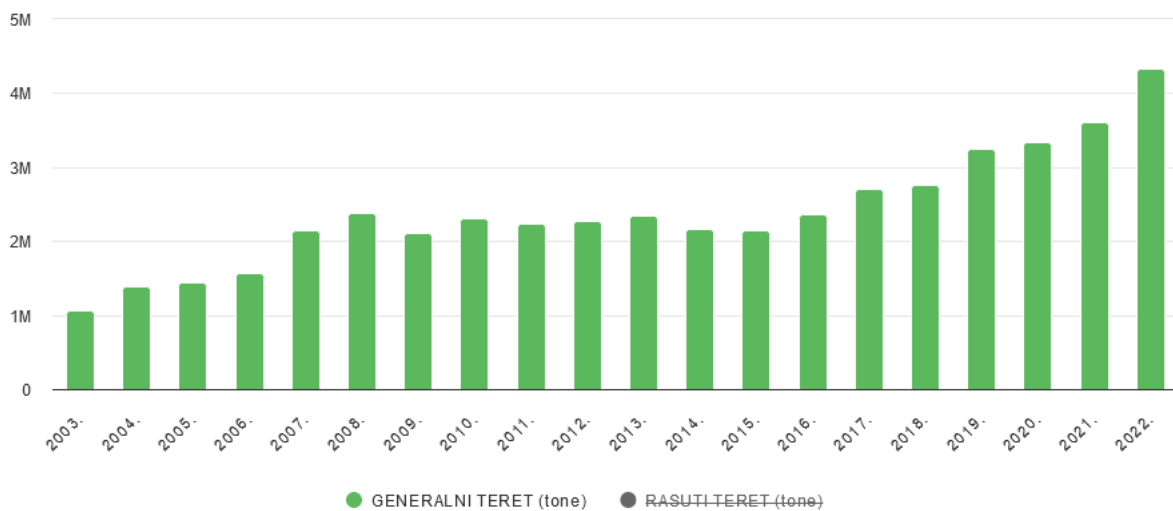
4. ANALIZA POSLOVANJA LUKE RIJEKA

4.1. Pokazatelji uspješnosti

U posljednjih nekoliko godina, točnije od 2021. pa do sad, Luka Rijeka d.d. bilježi izuzetno uspješne rezultate, pogotovo u segmentu kontejnerskog prometa i generalnog tereta. U proteklom sedmogodišnjem razdoblju, kako je već i prodiskutirano, ukupni kontejnerski promet Luke Rijeka d.d. porastao je preko 100 %.

Također, promet generalnog tereta, u proteklih sedam godina, porastao je za 60 %.

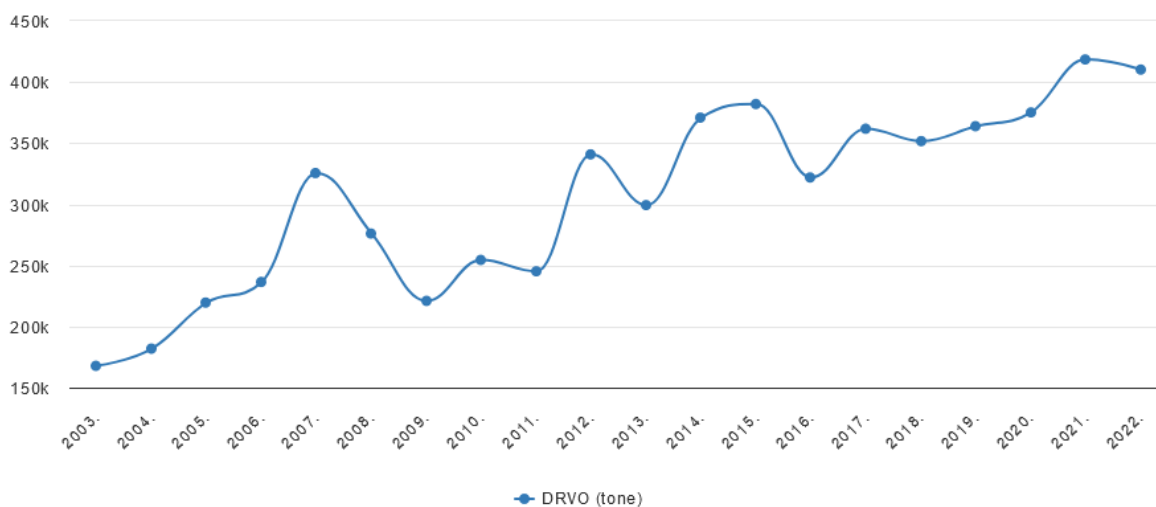
Slika 18. Promet generalnog tereta u luci Rijeka



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

A promet drva isto bilježi znatne korake unaprijed, rastući za 30% u proteklih sedam godina.

Slika 19. Drvni promet u luci Rijeka



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

U protekloj godini, tvrtka je zabilježila značajan porast broja zaposlenih, dosegnuvši brojku od 551 radnika, što predstavlja povećanje od gotovo 17% u odnosu na prethodnu godinu. U istom razdoblju, ukupni prihodi tvrtke iznosili su impresivnih €38,12 milijuna, što čini rast od čak 71,13% u odnosu na prethodnu godinu. Ostvarena neto dobit u 2022. godini iznosi €9,12 milijuna.

Analizirajući ključne pokazatelje uspješnosti poslovanja, primjećujemo da je EBIT za isto razdoblje iznosio €3,91 milijuna, dok je EBITDA iznosila €6,65 milijuna. U području djelatnosti, tvrtka je ostvarila EBIT od €720,45 milijuna, a EBITDA se penje na impresivnih €1,25 milijardi.

Pozicionirajući se na relevantnim rang-listama, Luka Rijeka d.d. se ističe na 26. mjestu po ukupnom prihodu, 10. mjestu po broju zaposlenika, te na 12. mjestu po dobiti, u odnosu na 7.173 subjekta u području djelatnosti prijevoza i skladištenja.²⁸

Ukratko, analiza pokazatelja uspješnosti poslovanja tvrtke Luka Rijeka d.d. ukazuje na stabilan rast u ključnim područjima poput broja zaposlenih, ukupnih prihoda i neto dobiti. Navedeni

²⁸ Fina InfoBiz (2024.), Luka Rijeka d.d. [online], preuzeto s <https://infobiz.fina.hr/tvrtka/luka-rijeka-d-d/OIB-92590920313>

rezultati, zajedno s impresivnim pozicioniranjem tvrtke na relevantnim rang-listama, svjedoče o njezinoj financijskoj snazi i konkurentnosti na tržištu.

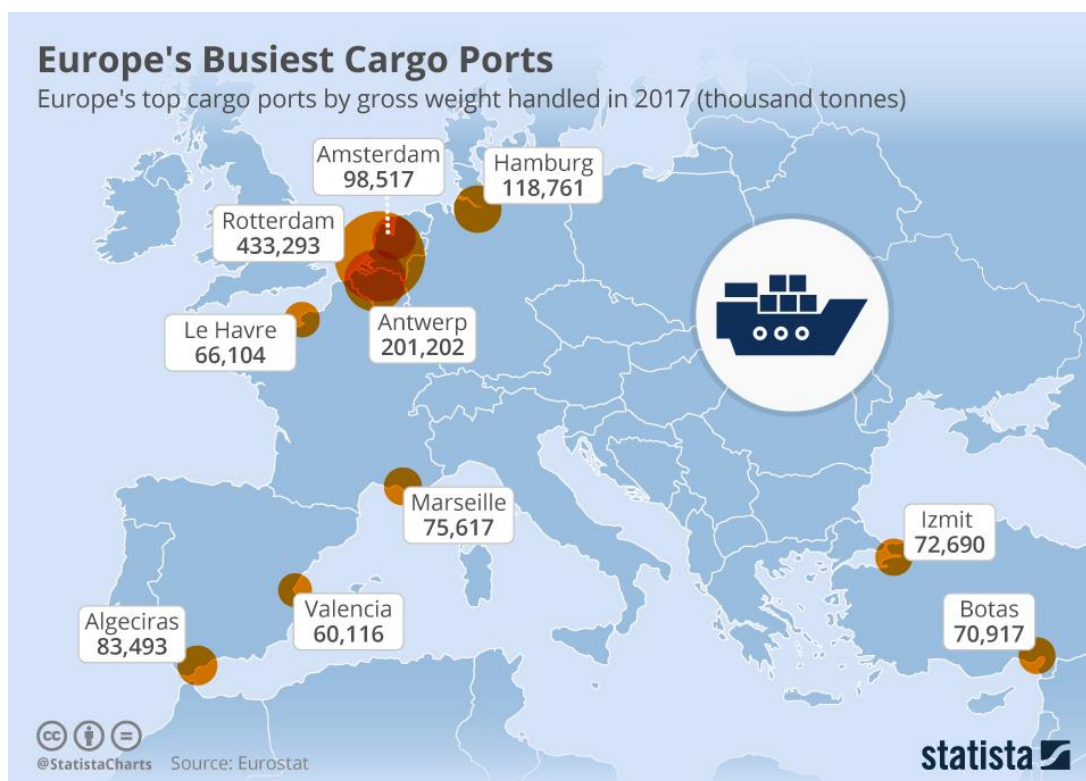
4.2. Usporedba s konkurentima

Konkurentnost Luke Rijeka na sjevernojadranskim i svjetskim prometnim pravcima ovisi o njezinoj sposobnosti da privuče teret i usluge iz različitih geografskih regija te da ih distribuira u Europi i šire. Kontinentalne zemlje koje nemaju prirodni pristup moru, ali su ekonomski ovisne o međunarodnoj trgovini, moraju se oslanjati na strane luke i njihovu prometnu infrastrukturu, uzimajući u obzir različite faktore poput efikasnosti, cijene i brzine prijevoza kroz prometne pravce.

Zemlje Srednje Europe imaju mogućnost biranja između različitih pomorskih i prometnih pravaca do Sredozemlja, Bliskog Istoka, Srednje i Daleke Azije, te Australije. Ti pravci uključuju atlantske luke poput Hamburga, Rotterdama, Antwerpena i Amsterdama, crnomorske luke poput Izmita, baltičke luke poput Gdynie, Gdanska i Szczecina, mediteranske luke poput Marseillea i Valencie te sjevernojadranske luke poput Venecije, Trsta, Kopra i Rijeke. Također, postoji i mogućnost korištenja riječno-kanalskog sustava Rajna - Majne - Dunava za povezivanje s unutrašnjosti Europe.²⁹

²⁹ Hauselmaier, S., Lončarić, I., i Mataruga, A. (2007). Strategija razvoja Luke Rijeka d.d., Pomorski zbornik, 45(1), 153-163. <https://hrcak.srce.hr/file/83148>

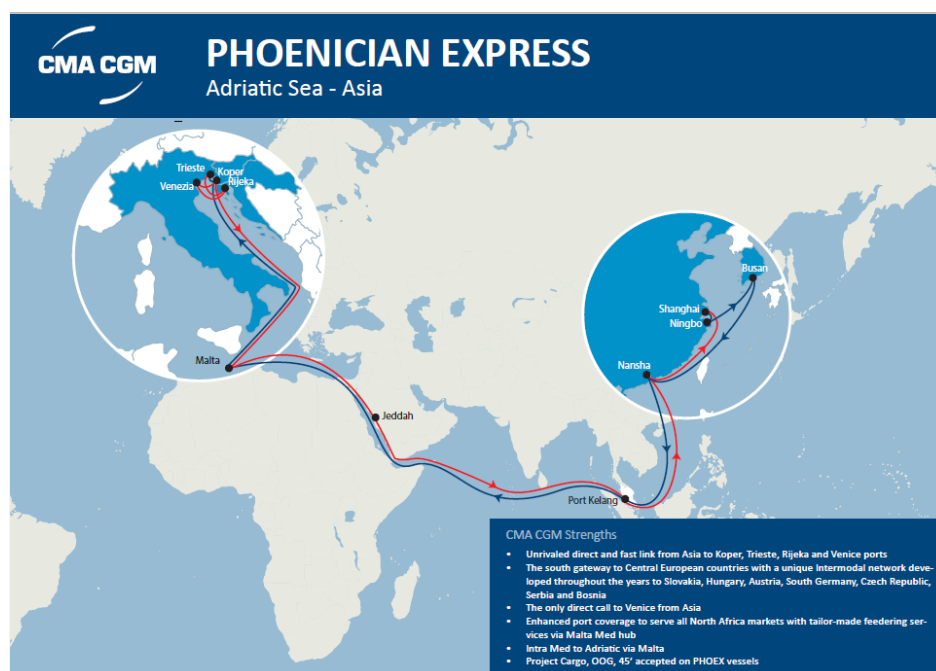
Slika 20. Najprometnije europske luke u 2017. godini



Izvor: <https://www.statista.com/chart/18667/europes-top-cargo-ports-by-gross-weight-handled/>

S obzirom na geoprometni položaj, Luka Rijeka ima potencijal postati ključno kontejnersko središte, pružajući mogućnosti za promet tereta između Azije, Europe i drugih svjetskih destinacija. Njezin položaj na sjevernom Jadranu omogućuje joj pristup brojnim pomorskim i prometnim pravcima, što je čini atraktivnom opcijom za teretne prijevoze.

Slika 21. Put "Phoenician express"



Izvor: <https://www.ictsi.hr/en/press-releases/cma-cgm-re-establishing-direct-service-rijeka-jeddah-saudi-arabia>

Analiza strateškog plana "Portus" ukazuje na potencijalnu ulogu Luke Rijeka u integriranju sjevernojadranskog prometnog sustava. Uključenost različitih luka poput Rijeke, Kopra, Trsta i drugih u ovo planirano područje predstavlja važan korak prema optimizaciji prometnog toka i boljem povezivanju Europe s ostalim svjetskim tržištima.

Unatoč razvoju koparske luke, koja ima svoje prednosti, poput veće površine, dubina mora luke Rijeka omogućuje joj prihvat i opsluživanje većih kontejnerskih brodova. To čini Rijeku konkurentnom opcijom za trgovinu i prijevoz kontejnera na globalnoj razini. Ulaganje u razvoj Luke Rijeka ključno je za unapređenje prometnog sustava Hrvatske i regije. Povezanost luke s europskim prometnim mrežama pridonosi daljnjem ekonomskom rastu i širenju poslovnih aktivnosti u regiji. Svojim strateškim položajem, Luka Rijeka igra ključnu ulogu u prometnoj infrastrukturi Europe te predstavlja važan čimbenik u povezivanju kontinenta s Mediteranom i ostatkom svijeta.

5. ZAKLJUČAK

Lučki sustav Rijeke ima bogatu povijest i važnu ulogu u prometu i trgovini. S obzirom na raznolike funkcije luka, Rijeka se ističe kao ključna točka na europskoj pomorskoj mapi. Povijesni razvoj luke Rijeka odražava se kroz niz promjena tijekom stoljeća, koje su oblikovale njezinu strukturu i kapacitete. Modernizacija i proširenje terminala u luci Rijeka, poput Terminala Bakar, Bršica, Škrljevo, te specijaliziranih terminala poput Frigo i Silosa za žitarice, osiguravaju njezinu konkurentnost u suvremenom lučkom sektoru. Položaj luke Rijeka kao središnjeg prometnog čvora za srednjoeuropsko tržište dodatno pojačava njezinu važnost. Ulaganja u infrastrukturu, podržana EU fondovima i strateškim planiranjem, ključna su za daljnji razvoj luke i održavanje njezine uloge kao ključnog igrača na europskoj lučkoj sceni.

Ulaganja u prometnu infrastrukturu luke Rijeka, kao i usklađivanje s EU projektima, ključni su za njen razvoj i konkurentnost na globalnom tržištu. Paralelni razvoj lučke i željezničke infrastrukture prepoznat je kao strateški prioritet, što potvrđuje angažman Vlade Republike Hrvatske. Unatoč izazovima poput pandemije, kontejnerski promet i dalje bilježi rast, a investicije u kontejnerski terminal i druge projekte temelj su dugoročnog razvoja luke. Strategija daljnjeg razvoja, poput projekta Rijeka Gateway, postavlja ambiciozne ciljeve za povećanje kapaciteta luke i potiče gospodarski rast regije. Implementacija planova za novi kontejnerski terminal predviđena je za 2024. godinu, što će dodatno ojačati poziciju luke Rijeka kao ključnog intermodalnog središta na sjevernom Jadranu i nadmašiti konkurenciju poput luke Kopar. Ova infrastrukturna prekretnica ima strateški značaj za Hrvatsku, što ističu i visoki dužnosnici poput ministra Olega Butkovića i predsjednika Vlade Andreja Plenkovića.

Analiza poslovanja Luke Rijeka d.d. ukazuje na značajan rast u ključnim područjima poput kontejnerskog prometa, generalnog tereta i prometa drva. Financijski pokazatelji, uključujući prihode, neto dobit i EBITDA, svjedoče o financijskoj stabilnosti i konkurentnosti tvrtke na tržištu. Pozicionirajući se visoko na relevantnim rang-listama, Luka Rijeka d.d. potvrđuje svoju važnu ulogu u prometnoj infrastrukturi Hrvatske i regije.

Usporedba s konkurentima, primjerice luke Kopar, pokazuje prednosti Luke Rijeka kao što su dubina mora za prihvat većih brodova i njen geoprometni položaj koji omogućuje povezanost s različitim svjetskim tržištima. Investicije u razvoj Luke Rijeka ključne su za unapređenje prometnog sustava regije i doprinose daljnjem ekonomskom rastu. Svojim strateškim položajem, Luka Rijeka igra ključnu ulogu u integraciji sjevernojadranskog prometnog sustava

i povezivanju Europe s ostatkom svijeta. Ulaganje u razvoj luke ne samo da jača gospodarstvo Hrvatske, već ima i pozitivan utjecaj na cijelu regiju.

LITERATURA

1. Barać, L. (2018.), Razvojni planovi luka, diplomski rad, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split.
2. Benčić, L. (2021.), Povijesni ugovor: 'Rijeka će za nekoliko godina imati veći promet od Kopra', preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/povijesni-ugovor-rijeka-ce-za-nekoliko-godina-imati-veci-promet-od-kopra-15116999>
3. Bičak, S. (2024.), Rijeka postaje lučko središte za kontejnerski prijevoz robe Jadranom jače od Kopra i Trsta, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.pressreader.com/croatia/vecernji-list-hrvatska/20240223/28161242533352>
4. Fina InfoBiz (2024.), Luka Rijeka d.d. [online], preuzeto s <https://infobiz.fina.hr/tvrtka/luka-rijeka-d-d/OIB-92590920313>
5. Glavan, M. (2023.), Oleg Butković nam je otkrio važnu novost o pruzi kroz Rijeku, ali i planove HDZ-a u superizbornoj godini, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.novolist.hr/novosti/hrvatska/butkovic-nam-je-otkrio-vaznu-novost-o-pruzi-kroz-rijeku-ali-i-planove-hdz-a-u-superizbornoj-godini/>
6. Grad Rijeka (b. d.), Pozadinski lučki terminal Skrljevo, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/gospodarstvo/pozadinski-lucki-terminal-skrljevo/>
7. Hauselmaier, S., Lončarić, I., i Mataruga, A. (2007). Strategija razvoja Luke Rijeka d.d., Pomorski zbornik, 45(1), 153-163. <https://hrcak.srce.hr/file/83148>
8. ICTSI Adriatic (b. d.), Povijest Riječke luke, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.ictsi.hr/povijestrijeckeluke>
9. Istrapedia (b. d.), Bršica, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/324/brsica>
10. Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>
11. Luka Rijeka (b. d.), Povijest, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/povijest/>
12. Luka Rijeka (b. d.), Terminali i servisi, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/>
13. Luka Rijeka (b. d.), Terminali i servisi, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/#terminal-bakar>
14. Luka Rijeka (b. d.), Zemljopisni položaj, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://lukarijeka.hr/profil-tvrtke/zemljopisni-polozej/>

15. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (b. d.), U Rijeci predstavljeni razvojni projekti Luke Rijeka i riječkog prometnog pravca, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura-166/vijesti/u-rijeci-predstavljeni-razvojni-projekti-luke-rijeka-i-rijeckog-prometnog-pravca/18829>
16. Morski.hr (b. d.), Obnavlja se terminal za rasuti teret u Bakru, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://www.morski.hr/obnavlja-se-terminal-za-rasuti-teret-u-bakru/>
17. Tehnika – Hrvatska enciklopedija (b. d.), Luka Rijeka d. d., preuzeto 27. veljače 2024. s <https://tehnika.lzmk.hr/luka-rijeka-d-d/>
18. Tehnika – Hrvatska enciklopedija (b. d.), Luka, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://tehnika.lzmk.hr/luke/>
19. Tomašević, M., Jadrijević, N., Dundović, Č. (2011). Analiza kretanja kontejnerskog prometa luke Rijeka u usporedbi s lukom Kopar, *Pomorstvo*, 25(2), 469-485.
20. Vlada Republike Hrvatske (b. d.), Povijesna odluka za Hrvatsku: U okviru TEN-T mreže bit će uvrštena na dva dodatna prometna koridora, preuzeto 27. veljače 2024. s <https://vlada.gov.hr/vijesti/povijesna-odluka-za-hrvatsku-u-okviru-ten-t-mreze-bit-ce-uvrstena-na-dva-dodatna-prometna-koridora/40603>

POPIS SLIKA

Slika 1. Povelja cara Karla VI. iz 1719. kojom gradove Rijeku i Trst proglašava slobodnim lukama	5
Slika 2. Riječka luka 1960-ih godina	7
Slika 3. Geografski položaj luke Rijeka	8
Slika 4. Sjevernojadranski lučki klaster	9
Slika 5. Europski transportni koridori	10
Slika 6. Terminal za rasuti teret u Bakru	14
Slika 7. Terminal za generalni teret, stoku i drvo Bršica - Makro	15
Slika 8. Terminal za generalni teret, stoku i drvo Bršica - Mikro	16
Slika 9. Terminal Škrljevo	17
Slika 10. Poslovna jedinica Drvo	18
Slika 11. Poslovna jedinica Frigo	20
Slika 12. Terminal za žitarice	21
Slika 13. Terminal kotejnera Adriatic Gate	22
Slika 14. Kontejnerski promet (TEU)	27
Slika 15. Broj putnika na jedrenjacima i kruzerima	27
Slika 16. Ravnatelj Lučke uprave Rijeka Denis Vukorepa s predstavnicima tvrtke Securitas, Ivanom Funčićem i Borisom Mijolovićem	29
Slika 17. Izložba prošlosti, sadašnjosti i budućnosti luke Rijeka	30
Slika 18. Promet generalnog tereta u luci Rijeka	33
Slika 19. Drvni promet u luci Rijeka	34
Slika 20. Najprometnije europske luke u 2017. godini	36
Slika 21. Put "Phoenician express"	37

POPIS TABLICA

Tablica 1. Pregled ključnih događaja u razvoju Luke Rijeka	7
Tablica 2. Kontejnerski promet luke Rijeka.....	26

ŽIVOTOPIS

David Dokoza rođen je 12.04.1998. godine u Zagrebu. Pohađao je Osnovnu školu Mato Lovrak u Zagrebu, a 2013. godine je upisao VII. Gimnaziju u Zagrebu. Na Prijediplomski stručni studij "Poslovne ekonomije" na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu upisao se je u rujnu 2019. godine. Izvrsno poznaje engleski jezik u govoru i pismu. U slobodno vrijeme se bavi taekwandom te producira i režira animirane filmove.