

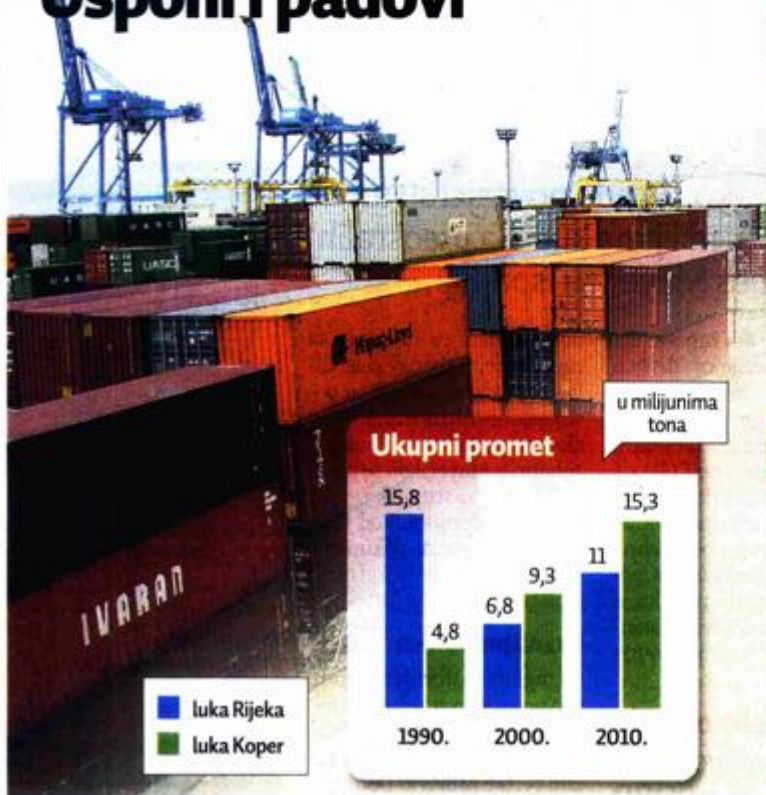


Kako im je u dva desetljeća slovenska luka preotela posao

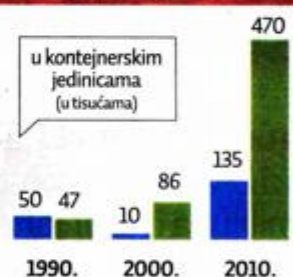
Rijeka uzvraća udarac: velika bitka s Koprom za zaradu na kontejnerima

● **Povijest** Prije 20 godina Rijeka je po prometu bila tri puta jača od Kopra. Danas je upola slabija, a povratku na vrh nada se uz novog partnera

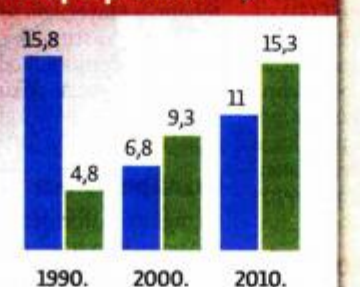
Usponi i padovi



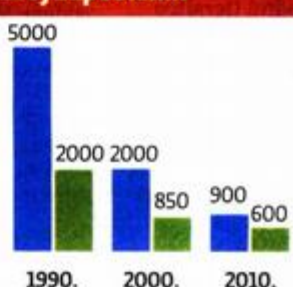
Kontejnerski promet



Ukupni promet



Broj zaposlenih



U subotu bi trebao biti potpisan ugovor s novim strateškim partnerom. U igri su tri kompanije

● RIJEKA

Dva desetljeća nakon gubitka pozicije vodeće luke sjevernog Jadrana, Rijeka najavljuje ostru utakmicu s najvećim konkurentom Koprom kojem namjerava oduzeti leadersku poziciju u prekrcaju kontejnera. Ovih dana vode se završni pregovori o odabiru strateškog partnera s čijim bi kapitalom, ali i snažnom tržišnom pozicijom, kapacitet i promet terminala Brajdica podigli na 500.000 teua (jedinica za kontejnerski promet), što je malo više od trenutnog prometa Kopra. U najužem izboru ostale su tri kompanije: dva velika europska operatora i jedan s Dalekog istoka. Ulazak u ključni terminal riječke luke žele tako APM Terminals, inače tvrtka kćer Maerska, vodećega svjetskog kontejnerskog broдача, i hamburška luka.

Ugovor u subotu

Favorit je, pak, filipinski International Container Services sa sjedištem u Manili, koji kontrolira 21 terminal diljem svijeta, a iza njega je američki kapital. U subotu se očekuje potpisivanje ugovora s izabranim strateškim ulagačem. Prvi čovjek Luke Rijeka De-

Planovi
Ključ za razvoj luke je nova nizinska pruga od Rijeke do Zagreba

nis Vukorepa kaže da odluka još nije donesena, a ugovor s novim ulagačem trebao bi biti potpisan do kraja ožujka. Prema koncesijskom ugovoru mi smo obvezni pronaći strateškog partnera, a veliki nam je kompliment što je interes pokazalo čak 11 tvrtki svjetskog ranga. To samo potvrđuje da je riječki pomorski pravac prepoznat kao važna karika na svjetskoj karti prekomorskog transporta roba.

Kopar svoj gospodar

Osim očekivanog ulaganja od najmanje 50 milijuna eura, naš budući partner obvezuje se i na dovođenje novih količina tereta, a u međuvremenu završavamo radove na proširenju kontejnerskog terminala, vrijedne 15 milijuna eura - is-

tiče Vukorepa. Kaže da je Kopar zbog svoje organizacijske strukture danas nelojalna konkurencija ne samo Rijeci nego i Trstu.

Naime, Kopar sam gospodari prostorom i svim poslovima na području Luke, a Luka Rijeka samo je jedan od koncesionara na lučkom području. Kopar sam kontrolira sve cijene svojih usluga - od prekrcaja tereta do tegljenja brodova, pa kontrolira i sve svoje fiksne troškove.

Darežljiva Slovenija

No, Luka Rijeka utječe samo na trošak prekrcaja tereta, dok tegljenje brodova, svjetionike, održavanje prostora i sve ostale poslove rade druge tvrtke, na čije cijene Luka ne može utjecati.

Osim toga, Kopar raspolaže tri puta većim prostorom od riječke luke: Kopar ima 4,7 milijuna četvornih metara, a Rijeka 1,1 milijun. Kopar je daleko bolje prometno povezan sa zaledem, a kako je Slovenija članica EU, nema carinskih prepreka.

Samo u koparski kontejnerski terminal posljednjih

Tri kandidata
Vlada bira između APM Terminalsa, luke Hamburg i Filipinaca

je godina uloženo više od 50 milijuna eura, a u riječku Brajdicu je, zajedno s dizalicama, uloženo upola manje.

Dok je riječka luka u Hrvatskoj pažnju i novac države morala dijeliti s drugim teretnim lukama - Pločama, Šibenikom i Zadrom te s putničkim u Dubrovniku i Splitu, Slovenija je svoju jedinu luku proglasila strateškim prioritetom i u nju darežljivo ulagala.

Ključna je pruga

Rijeka se svakako želi sada vratiti na svjetsku pomorsku kartu kao strateška luka sjevernog Jadrana, ali ne može bez izdašnih privatnih i državnih ulaganja. Ključ je gradnja nove nizinske pruge od Rijeke do Zagreba, koja je već desetljeća na popisu strateških prometnih projekata.

● **Nevenka Horvat**

Što luci donosi novi strateški partner?

Strateški partner Luke Rijeka postat će, u stvari, suvlasnik Jadranskih vrata, tvrtke kćeri sada u stopostotnom vlasništvu Luke i jedinog koncesionara kontejnerskog terminala Brajdi-

ca. Uvjet je da u terminal uloži najmanje 54 milijuna eura, a broj zaposlenih poveća sa dvadesetak na više od 150. To je prvi korak u privatizaciji najveće državne luke koja se provodi

po posebnom modelu - izborom strateških partnera za svaki terminal. Tako se izbjegava neprijateljsko preuzimanje i odabiru partneri koji donose kapital i nove količine tereta.