



Jadranske luke zajedno protiv Hamburga, Rotterdama...

Damir HERCEG
damir.herceg@vjesnik.hr

Tvrta Luka Rijeka potkraj prošle godine postala je članicom Udruženja luka sjevernoga Jadrana (NAPA), osnovana lani u ožujku da bi se spriječilo zaostajanje sjevernojadranskih luka u odnosu na sjevernoeuropsku konkurenciju. Luke Trst, Rijeka, Venecija, Ravenna i Kopar ostvaruju godišnji promet od 132 milijuna tona te tako udružene čine četvrtu europ-

sku luku po snazi, što budi zanimanje svjetskih brodara za sjevernojadranski europski prometni pravac. Usporedbe radi, luka Hamburg godišnje pretovari 120 milijuna tona tereta.

Spomenutih pet luka jedino zajedno nešto znače na lučkoj europskoj karti, na koju se riječka luka vratila u proteklom desetljeću, povećavši pretovar kontejnera s 10.000 TEU-a 1999. na 175.000 TEU-a 2008. godine. Iako se ne živi od stare slave, vrijedi podsjetiti da je riječka luka početkom 20. stoljeća bila među 10 vodećih eu-

ropskih luka s godišnjim pretovarom od 2,5 milijuna tona.

Pet luka na Jadranu konku-

Pet sjevernojadranskih luka Trst, Rijeka, Venecija, Ravenna i Kopar, ostvaruje godišnji promet od 132 milijuna tona. Tako udružene čine četvrtu europsku luku po snazi, što potiče zanimanje svjetskih brodara za taj prometni pravac

rencija su jedna drugoj, ali kako često zna istaknuti ravnatelj Lučke uprave Rijeka Bojan Hlača, one jedino udružene mogu privući zanimanje brodara i ulagača u projekte koji će osigurati bolju budućnost cijelom tom prometnom pravcu.

Program gradnje jedinstvene europske prometne mreže obuhvaća i razvoj morskih autocesta za što je izdvojeno gotovo 85 milijuna eura, a u to je uključeno i 2,4 milijuna eura za provedbu međunarodnoga projekta »Inteligentno upravljanje transportom« upravo » 12 u tih pet luka.



Carinska procedura za terete iz riječke luke bit će na granicama naše zemlje s Europom od 1. lipnja ove godine jednaka onoj za luke Europske unije



Jadranske luke zajedno prot

Pet jadranskih luka ostvaruje godišnji promet od 132 milijuna tona, te tako udružene čine četvrtu po jačini europsku luku, što budi zanimanje kod svjetskih brodara za sjevernojadranski europski prometni pravac

Damir HERCEG
damir.herceg@vjesnik.hr

Tvrтка Luka Rijeka je potkraj prošle godine postala članicom Udruženja luka sjevernog Jadrana (NAPA), osnovane u ožujku 2010. godine da se spriječi zaostajanje sjevernojadranskih luka u odnosu na sjeveroeuropsku konkurenciju. Luke Trst, Rijeka, Venecija, Ravenna i Kopar ostvaruju godišnji promet od 132 milijuna tona, te tako udružene čine četvrtu po jačini europsku luku, što budi zanimanje kod svjetskih brodara za sjevernojadranski europski

prometni pravac. Usporedbe radi, luka Hamburg ima godišnji pretovar od 120 milijuna tona tereta. Spomenutih pet luka jedino zajedno nešto znače na lučkoj europskoj karti, na koju se riječka luka vratila u minulom desetljeću, povećavši pretovar kontejnera s 10.000 TEU-a 1999. godine na 175.000 2008. godine. Iako se ne živi od nekadašnje slave, lijepo je podsjetiti da je riječka luka početkom 20. stoljeća bila među 10 vodećih europskih luka, s pretovarom od 2,5 milijuna tona tereta godišnje.

Spomenutih pet luka na Jadranu konkurencija su jedna drugoj, ali kako često zna istaknuti ravnatelj Lučke uprave Rijeka Bojan Hlača, one jedino udružene mogu privući zanimanje brodara i ulagača u

određene lučke projekte koji će osigurati bolju budućnost cijelom tom prometnom pravcu. Dalekoistočni ulagači, prije svega oni iz Južne Koreje i Kine, u sjevernom Jadranu vide svoja vrata u ovaj dio Europe, što daje mogućnost Rijeci ne samo da pretovaruje robu iz tih zemalja za Mađarsku, Slovačku, Češku, južnu Poljsku, BiH i Srbiju, nego da tim dalekoistočnim jakim industrijama omogući da u zaleđu Rijeke na lučkom području otvaraju distributivne centre, ali i proizvodne pogone gdje bi se, recimo, montirala određena tehnička roba. I u tom pogledu konkurencija na sjevernom Jadranu je velika jer, primjerice, Luka Kopar je po prostoru deset puta veća od Luke Rijeka, koja uz to djeluje čak na pet lokacija - od Rijeke i Sušaka do Bakra (rasuti terminal), Krka (Janaf), Vršice u Istri (terminal za stoku i drvo) do lučke zone na Škrpljevu iznad Bakra.

Međutim, Kopar je od Rijeke jači po pretovaru roba svega 20 posto, a procjenjuje se da će u idućih nekoliko godina Rijeka ostvarivati godišnji promet od pola milijuna TEU-a proširenjem

120

milijuna tona tereta ima luka Hamburg godišnji pretovar



VJESNIKOVA ARHIVA

iv Hamburga, Rotterdama...

kontejnerskog terminala na Brajdici, a do kraja ovog desetljeća, gradnjom zagrebačke obale (680 metara) taj bi se promet mogao povećati do milijun TEU-a, što je osjetno više od Kopra koji od sadašnjih maksimalnih 300.000 TEU-a godišnje neće ubuduće ozbiljnije moći povećati pretovar kontejnera.

U gospodarskim planovima slovenske države Luka Kopar ima već desetljećima važno strateško mjesto, pa se tako tu ulaže više od 50 milijuna eura u gradnju skladišno-garažnog prostora te u još nekoliko terminala, primjerice u terminal za alkohol. Dio tog iznosa Slovenci će povući iz kohezijskih fondova do 2013. godine. Prema studiji Lučke uprave Rijeka, Luka Rijeka u BDP-u Hrvatske sudjeluje s jedan posto, a kad bude gotova spomenuta lučka infrastruktura i povećan promet te luke potkraj ovog desetljeća, njezin udio u BDP-u Hrvatske bit će veći od 12 posto, kao što je to slučaj s Rotterdantom u Nizozemskoj. Program gradnje jedinstvene europske prometne mreže obuhvaća i razvoj morskih autocesta za što je izdvojeno blizu 85 milijuna

eura, a u to je uključeno i 2,4 milijuna eura za provedbu međunarodnog projekta »Inteligentno upravljanje transportom« u pet spomenutih luka. Ono što Luku Rijeka priječi da trenutačno bude konkurentnija je i činjenica da naša zemlja nije u EU, pa roba mora prolaziti carinsku proceduru na schengenskoj granici, što oduzima vrijeme, te zbog toga dio roba još uvijek putuje preko Slovenije ili sjevernoeuropskih luka za južnu Poljsku, Češku, Poljsku pa i Srbi-

ju. Međutim, kako je za *Vjesnik* rekao predsjednik Uprave Luke Rijeka Denis Vukorepa, carinska procedura za terete iz Luke Rijeka bit će na granicama naše zemlje s Europom od 1. lipnja ove godine jednaka onoj za luke Europske unije. Sjevernoeuropske luke ozbiljno shvaćaju tu sjevernojadransku konkurenciju, te podižu kvalitetu svojih usluga, što znači da im neće biti lako oteti teret. Rijeka svoje poslovne pozicije ne brani samo kod kuće, na primjer u Bakru, gdje na platu bivše Koksare namjerava otvoriti automobilski terminal kapaciteta 50.000 vozila godišnje (Kopar godišnje pretovari pola milijuna automobila), nego i primjerice, u Srbiji, gdje u Srijemskoj Mitrovici uskoro otvara distributivni kontejnerski centar za Srbiju i za BiH. Da Luka Rijeka ima inicijativu na sjevernom Jadranskom govori i činjenica da je upravo ona prije desetak godina promovirala kontejnerski prometni pravac između sjevernog Jadrana i Dalekog istoka, što je privuklo niz velikih kontejnerskih brodara koji su nakon Luke Rijeka počeli uplovljavati u Kopar i Trst.

Ono što Luku Rijeka sprječava da trenutačno bude konkurentnija je i činjenica da naša zemlja nije u EU, pa roba mora prolaziti carinsku proceduru na schengenskoj granici, što oduzima vrijeme, te zbog toga dio roba još uvijek putuje preko Slovenije ili sjevernoeuropskih luka za južnu Poljsku, Češku, Poljsku i Srbiju