

Mr. HRVOJE BARIČEVIĆ
Fakultet za pomorstvo i saobraćaj
Rijeka, Studentska 2

Integralni transport
Prethodno priopćenje
UDK: 656.(262.3)
Prilmljeno: 19.01.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

TRANZITNA FUNKCIJA SJEVERNOJADRANSKIH LUKA U MULTIMODALNOM TRANSPORTU

SAŽETAK

Autor razmatra položaj četiriju luka sjevernog Jadrana, talijanskih Venecije i Trsta i naših Kopra i Rijeke, čiji kontejnerski i Ro-Ro terminali čine podlogu za stvaranje djelotvornog multimodalnog sustava, sve u cilju kvalitetnog transportnog opsluživanja šireg evropskog zaleđa. Smatra da je jedinstveno evropsko tržište idealan medij za sveobuhvatnu primjenu multimodalnog transporta, pri čemu su Koper i Rijeka u slabijem položaju s obzirom na lošije veze sa zaleđem.

1. OPĆE POSTAVKE

Nove, multimodalne transportne tehnologije manifestiraju neprekinuti oblik prijevoza na relaciji proizvođač-potrošač, što je uvjetovano visokim stupnjem koordinacije između svih transportnih grana, RTC-a, špeditera, lučkih agencija i dr. Usporena inauguracija novih tehnologija u transportu ima direktne reperkusije na marginalizaciju konkurentnosti u međunarodnim razmjerima i limitiranje razvoja činilaca društvene reprodukcije. Razmatrano u jugoslavenskim okvirima, mnogi trgovački aranžmani u razmjeni dobara s inozemstvom nisu realizirani zbog teškoća oko zahtjeva za suvremenim transportiranjem robe paletizacijom, kontejnerizacijom, Ro-Ro sustavom, itd. Integracija i kooperacija prometnih grana nezaustavljiv je proces, kojem ne smetaju ni uski interesi pojedinih političko-ekonomskih grupacija, a kamoli državne granice. Nestanak nacionalnog protekcionizma temeljna je premisa ujedinjenog evropskog tržišta, ali pod uvjetom imperativnog prilagođavanja promjenama, koje se očekuju u sektoru transportnih usluga jedinstvenog tržišta EZ. U geopolitičkom smislu, kontaktnim područjem naše zemlje sa budućom evropskom unijom može se smatrati talijansko-jugoslavenska granična zona. U navedenom kontekstu sjevernojadranski lučki sustav (sa pripadajućim transportnim koridorima usmjerenim ka evropskom zaleđu), zajedničkom suradnjom može valorizirati sve prednosti svog geoprometnog položaja.

2. SJEVERNOJADRANSKI LUČKI BAZEN U SVJETLU PROMETNIH TOKOVA

Mediteran je jedno od najprometnijih

mora svijeta, koje zahvaljujući Gibraltarskim vratima i Sueskom kanalu ima izrazito tranzitnu funkciju, te u globalnim odnosima osjetno skraćuje pomorske veze između Atlantskog i Indijskog oceana. Stoga se geoprometna važnost mediteranskog pročelja kao poticajnog faktora pomorskoj orijentaciji može pridružiti ne samo zemljama u kontaktnom području sa sredozemnim medijem, već i kontinentalnim evropskim državama. Kao indikator stupnja afirmacije novih transportnih tehnologija u Sredozemlju mogu poslužiti prirodni pokazatelji rada lučkih kontejnerskih i Ro-Ro terminala.

Tabela 1: Ukupan promet kontejnera (TEU) na Mediteranu u 1987/88.g.

Država	1988.	1987.	% promjene 1987/88.
1. Italija	1 570 527	1 383 573	13.5
2. Španjolska	1 422 018	1 417 703	0.3
3. Francuska	414 000	416 000	-0.5
4. Grčka	370 646	295 849	25.3
5. Cipar	287 349	243 144	18.2
6. Jugoslavija	146 661	117 467	24.8
7. Malta	30 024	21 263	41.2
8. Gibraltar	3 796	3 902	-2.7
Ukupno	4 245 021	3 898 901	8.9

Izvor: Mediterranean ports increase their global share, Contenerisation international (Special Advertising supplement), July 1989, p.7.

Vodeće mjesto u lučkom kontejnerskom prometu sa 1,5 mil TEU pripada Italiji, koja uz snažnu podršku ministarstva pomorstva postaje sve veći konkurent sjevernoevropskim lukama. Povoljan geoprometni položaj na području gornjeg Jadrana sa Trstom i Venecijom dijele i jugoslavenski terminali Koper i Rijeka, ali naše luke u cijelosti ne zadovoljavaju sve uvjete za obuhvatniju primjenu novih transportnih tehnologija.

2.1. Progresivni trendovi u razvoju talijanskih kontejnerskih luka

Stanovito zajedničko funkcioniranje vodećih talijanskih kontejnerskih terminala u sjevernom dijelu Jadrana, Trsta i Venecije, rezul-

tat je ne samo povijesnih konotacija¹⁾, već i aktualne činjenice da ovaj jedinstveni lučki emporij oko 80% prometa zajednički usmjejava na evropsko tržište. Tršćanska luka je kontejnerski i Ro-Ro promet povećala sukladno povećanju cjelokupnog prometa generalnog tereta. U periodu od 1987. do 1988. g. povećanje broja pretovarenih kontejnera je iznosilo 6,8% (od 112 800 na 120 370 TEU), dok je težinski to iznosilo 5,2% (od 951 000 na 1 mln t). Zbog reorganizacije lučkog prostora u Trstu su već pokrenute inicijative za projektiranje i realizaciju velikih zahvata ne samo u namjeri da se poboljšaju lučke usluge iskrcaja, ukrcaja i uskladištenja tereta, već da se potaknu i druge djelatnosti usko vezane za lučke operacije. U tu svrhu pristupilo se proširenju gata br. 7 (Moio VII^o), koji je namijenjen kontejnerskom prometu. Ovom preinakom gat raspolaže površinom od oko 340 000 m², skladišnim prostorom oko 9 000 m², a opremljen je sa 8 transtainera, 2 portainera i 9 vezova za kontejnerske brodove četvrte generacije.

Sličnim zahvatima pristupilo se realizaciji tri veza za Ro-Ro brodove u Porto Franco Nuovo i izgradnji višenamjenskog terminala u Porto Franco Vechio (Adria Terminal) površine od oko 250 000 m², kojim će se povećati promet drveta, paletiziranog tereta, postrojenja, vozila i kontejnera. Također je planirana izgradnja dviju rampi za horizontalni prekrcaj na novom Riva Traiana Ro-Ro terminalu, uz proširenje pozadinskog otvorenog skladišta površine 65 000 m². Završetak radova prve faze, koji još obuhvaćaju 260 m kontejnerskog pristana i 30 000 m² slagališta, za kontejnere predviđen je polovinom 1990. g.²⁾

Program prestrukturiranja tršćanske luke spada u širi plan, koji obuhvaća i segment kopnenog prometa. U tom okviru treba spomenuti izgradnju auto-ceste Trst-Videm-Trbiž, kao potreban ishod zajedničkog interesa. Ova će auto-cesta biti uskoro povezana sa Porto Franco Nuvom uzdignutom prometnicom za brzu vožnju; također i radovi u Pontebbe-u na dvostrukom željezničkom kolosijeku i izgradnja velike ranžirne stanice u Cervignanu uspješno napreduju. Tome treba dodati značajne radove na cestovnim prilazima za luku i iz luke te njihovu funkcionalnu povezanost sa rekonstrukcijom cestovne infrastrukture regije. Propulzivni karakter suvremenih transportno-manipulativnih modaliteta ilustrirani su u luci Venecija kontinuiranim povećanjem kontejnerskog i Ro-Ro prometa, koji je u 1989-oj godini dostigao 110 000 pretovarenih TEU. Formiranjem nove kompanije VECON SpA od strane lučkih vlasti Venecije (Provveditorato al Porto di Venezia) stvoreni su bitni organizacijski preduvjeti za daljnje unapređenje rada ovog višenamjenskog terminala. Kompletiranje investicijskog programa sa aktualnim opremanjem dodatnom opremom za manipulaciju kontejnera, od strateške je važnosti općeg unapređenja rada na terminalu. Veći dio projekta vrijednog 5 mln USD di-

stribuiran je za nabavu: 3 kontejnerske mosne dizalice, 15 manevarskih traktora i 20 kontejnerskih šasija. Kvalitativne i kvantitativne promjene u sektoru transportno-manipulacijske opreme će, prema prognozama razvojnog biroa VECON-a, omogućiti kontinuirani porast godišnjeg prometa od oko 10% (oko 5 mln t tereta u 1990-oj g.), te udjela kontejnerizacije za 15%³⁾.

Povoljan geoprometni položaj Venecije i Trsta, glavnih kontejnerskih luka na sjevernojadranskom dijelu talijanske obale omogućavaju krcateljima i brodarima optimalno snabdijevanje tržišta na relaciji Evropa-Daleki istok, kao i kvalitetan servis sa zemljama Istočnog Mediterana. Perspektivnost sjevernojadranskih luka Italije potvrđuju i verificirani dokumenti o evropskoj integraciji 1992. g. Pozitivne influencije posebno proizlaze iz okončanja iračko-iranskog sukoba, a Jadran je u tom kontekstu kontaktno more za međunarodnu trgovačku razmjenu zemalja Srednjeg i Bliskog istoka sa industrijski razvijenom Evropom.

2.2. Analitičke implikacije razvoja jugoslavenskih luka sjevernog Jadrana

Geoprometna izloženost sjevernojadranskih morskih luka i njihovo sve intenzivnije uključivanje u međunarodnu podjelu rada uvjetuje koncentraciju robnih tokova u osnovnim prometnim koridorima. Izrazito složene transportno-manipulativne situacije javljaju se kod sučeljavanja kopnenog i morskog transporta, pa su na tim presječnim točkama potrebni određeni kompleksni zahvati. U tehničko-tehnološkom i organizacijsko-ekonomskom smislu tražena prometna rješenja moraju ponuditi optimalnu strukturu svih elemenata transportno-manipulativne ponude. Sjevernojadranske luke moramo i u perspektivi smatrati zonama intenzivnih robnih tokova a specifičnog obilježja su njihovi glavni centri: Koper i Rijeka. Atribut međugradskog i multimodalnog obilježja daje im zadatak da primjenom suvremenih manipulacijskih tehnologija uz podršku adekvatnog informacijskog sustava omogućuju što racionalniji transportni proces.

Zahvaljujući pojačanim naporima ka kvalitetnijem pružanju usluga uz angažiranje suvremenih oblika transportne ponude, navedene luke su uključene u konkurentsku borbu sa ostalim evropskim lukama. Posljednjih pet godina promet kontejnera porastao je za 10%, dok je količina kontejnerizirane robe povećana za 97%.

Naša najznačajnija luka po kontejnerskom prometu, "Luka Koper", ostvarila je u 1988.g. 61% kontejnerskog prometa koji je ostvaren preko svih luka Jugoslavije. Od početka svog rada ova luka je stalno povećavala promet kontejnerima, tako da je promet ostvaren 1988. g. veći za 94% u odnosu na usporednu 1984. g. U odnosu na 1987. g. ova luka je povećala promet kontejnera za 34%.

"Luka Rijeka" je u 1988. g. realizirala oko 33% kontejnerskog prometa Grupacije, tako

da su luke Koper i Rijeka u 1988.g. ostvarile oko 94% ukupnog kontejnerskog prometa svih luka što je donekle uvjetovano i geografskim položajem. U 1988. g. "Luka Rijeka" je povećala promet kontejnera za 11%, a kontejnerizirane robe je bilo više za 15%⁴⁾.

Tijekom 1988. g. jugoslavenske luke su ostvarile promet od 146 459 TEU, što u odnosu na prethodnu godinu čini povećanje od 21%.

Tabela 2: Struktura učešća u ukupnom kontejnerskom prometu jugoslavenskih luka (%)⁵⁾

Luka	1984.	1985.	1986.	1987.	1988.
Ukupno	100	100	100	100	100
- Koper	54	57	57	55,5	61
- Rijeka	40	36	36	36	33
- Kardeljevo	2	2	8	1,5	1
- Bar	4	4	5	7	5
- Split	4	0,2	0,1	-	-
- Dubrovnik	-	0,1	-	-	-

Struktura učešća u 1988. g. je u odnosu na prethodnu godinu promjenjena u korist porasta kontejnerskog prometa "Luka Koper".

Kada se govori o učešću pojedinih pravaca kretanja kontejnera u ukupnom kontejnerskom prometu može se konstatirati da je i dalje najzastupljeniji izvoz sa 54 787 kontejnera, a u odnosu na 1987. g. veći je za 16%. U uvozu je zabilježen promet od 43 995 kontejnera, što je 53% više u odnosu na prethodnu godinu, a u tranzitu je ostvaren promet od 47 677 kontejnera što je 6% više u odnosu na prethodnu godinu. Iako značajni, ostvareni rezultati kontejnerskog prometa u 1988. g. nisu na nivou kojim bismo u potpunosti bili zadovoljni, imajući u vidu mogućnosti koje pruža geografski položaj naše zemlje. Uz značajnija ulaganja i otvaranje novih kontejnerskih linija, dalju primjenu najnovije transportne tehnologije, punu valorizaciju geografskog položaja, te razvoj novih uslužnih i privrednih djelatnosti u okviru carinskih zona, treba očekivati brzi rast ukupnog prometa robe, posebno kontejnerizirane u sjevernojadranskim morskim lukama.

Tranzitni promet kao posebno značajan segment poslovanja sa stranim partnerima, egzistira u najvećoj mjeri preko riječkog prometnog pravca (oko 60% od ukupnog prometa svih jugoslavenskih luka).

U ukupnom prekrecaju tranzitnih roba od 5 548 000 t u 1988. g. pojedine zemlje su imale različito učešće:

- Austrija - najznačajniji partner u tranzitnom prometu sudjeluje sa 2 236 000 t robe (40% od ukupnog prometa), zahvaljujući prvenstveno porastu pretovara rasutih tereta (32%),
- Čehoslovačka - sudjeluje sa 28% od ukupnog prometa, ali je trend vanjskotrgovinske razmjene preko jadranskih luka u opadanju zbog većeg korištenja Dunava i smanjene kupovine željezne rudače,

- Madžarska - stagnira kao tranzitni partner sa 1 290 000 t prevezene robe, odnosno 23% od ukupnog prijevoza, dok je promet generalnog tereta u laganom porastu.

Temelj primjene multimodalnih i integralnih transportnih tehnologija je neosporna "kopnena perspektiva", kojom je obuhvaćena cjelina međusobnih odnosa pomorskog prometa na Jadranu i ekonomske snage gravitirajućeg mu zaleđa. Dakle, visokorazvijeni industrijski resursi srednje Evrope djelomično egzistiraju u funkciji jadranskog posredovanja.

Alimentiranje novih modaliteta kombinacijom svih transportnih grana otvaraju se nove perspektive, te generiraju impulsi buduće transportne potražnje. Učešće kontejnera u prometu generalnog tereta konstantno raste, tako da se u jugoslavenskim lukama procentualno učešće od 1,47% u 1975. g. povećalo na 15,3% u 1987. g. U riječkoj luci udio kontejnera u ukupnom prometu iznosio je 1988. g. 5,9%, a u prometu generalnog tereta 21,3%⁶⁾.

U pogledu realiziranog tranzita kontejnerski promet sjevernojadranskih luka pokazuje izrazite oscilacije na relaciji Koper-Rijeka. Prednost u radu koperskog kontejnerskog i Ro-Ro terminala evidentna je (1988. g.) visokim učešćem tranzita u prometu kontejnera: 44,97% u TEU i 52,75% u tonama.

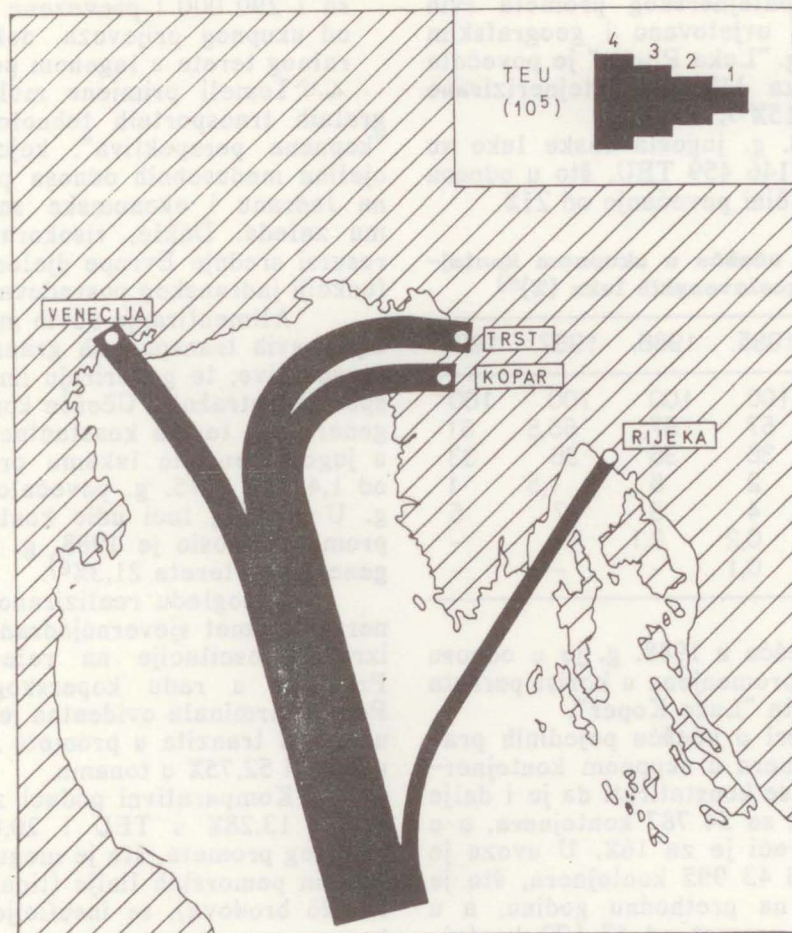
Komparativni podaci za riječki terminal glase: 13,28% u TEU i 20,83% u tonama od ukupnog prometa, što je moguće pravdati malim brojem pomorskih linija (ticanja kontejnerskih i Ro-Ro brodova), te insuficijentnom infrastrukturom.

Tabela 3: Promet tranzitnih kontejnera u riječkoj luci od 1986. do 1988. g.

Zemlja	1986.		1987.		1988.	
	TEU	t	TEU	t	TEU	t
Austrija	445	7 405	496	8 709	549	8 748
ČSSR	-	-	178	2 865	430	2 536
Madžarska	1 002	13 489	1 612	26 412	2 092	26 282
Bugarska	-	-	105	1 421	3 104	35 972
Ostale	3 175	33 802	2 246	25 893	3 104	35 972
Ukupno	4 622	54 696	4 912	68 977	6 441	76 249
% u ukupnom prometu	14,32	21,44	11,23	21,17	13,28	20,83

3. STRATEGIJA RAZVOJA SJEVERNOJADRANSKIH LUKA

Ekspanzija novih transportnih tehnologija uz popuštanje privredne recesije u svjetskim razmjerima, okosnica su konkurencije sjeverno- i zapadnoevropskih nasuprot sjevernojadranskih luka. Ogromna koncentracija lučke infra- i suprastrukture, jedne od najvećih u svijetu, pojačana je ustaljenim tokovima određenih tereta,



Slika 1. Distribucija kontejnerskog i Ro-Ro prometa u sjevernojadranskim lukama 1989. godine

koji se već decenijama služe tim prometnim putem, a gdje su podsustavi multimodalnog transportiranja samo verificirali stečeni primat.

Glavni uzrok tih eklatantnih razlika u rezultatima leži, prije svega, u izvanrednom razvoju sustava kopnenog transporta sjeverne Evrope, naročito željezničkog. U toj grani usluge su dostigle takvu razinu pouzdanosti, točnosti i ekonomičnosti, da su sjeverne luke primamljivije za srednjeevropske korisnike unatoč veće udaljenosti kopnenog puta.

Snaga sjeverno- i zapadnoevropskog pravca (transportni potencijal od Zeebrugge-a do Hamburga iznosi 600 mln t/god.) pojačan je politikom vlada dotičnih zemalja, koja je usklađena s potrebama luka tog područja, a posebno s poslovnom i tarifnom politikom njemačkih i belgijskih željeznica. K tome u prilog dolazi još vrlo snažno brodarstvo, koje pruža mnogobrojne polaske svojih redovnih linija u sve dijelove svijeta, po čemu je taj pravac približno 10 puta jači od jadranskog.

Međusobna suradnja i koordinacija u poslovanju sjevernojadranskih luka Trsta, Venecije, Kopra i Rijeke, da zajedničkim naporima usmjere znatnije količine tereta na jadranski prometni spravac, razvila se 1980. g. u međunarodnu suradnju kroz manifestaciju "TRANS-

ADRIA".

Političke konotacije ovom zajedništvu dali su Osinski sporazumi iz 1975. g. između vlada Republike Italije i SFRJ.

Poslovnu i stručnu argumentaciju u reafirmiranju sjevernojadranskog lučkog sustava treba realizirati prijelazom na jedan viši, zreliji oblik poslovanja. U svom problemskom dijelu takva suradnja obiluje brojnim međuzavisnim elementima, među kojima su najvažniji:

- utvrđivanje dugoročnog programa usklađivanja operativnih sustava uz determiniranje strategije i nosilaca razvoja novih kapaciteta
- koordiniranje kopnenih transportnih sustava, kojima se opslužuje srednjeevropsko zaleđe promatranog lučkog bazena
- osnivanje poslovno-informacijskih centara u svim lučkim emporijima kao preduvjeta zajedničke logističke podrške u prometnom osvajanju potencijalnih evropskih mikrotržišta
- izgradnja Jadranske auto - ceste, koja u domeni primjene novih tehnologija transporta pruža alternativnu mogućnost fleksibilnog kontejnerskog feederr- servisa⁸⁾.

Suradnja i zajedništvo kroz manifestaciju "TRANSADRIA" za sjevernojadranski lučki bazen predstavlja poslovnu nužnost, kako bi se boljom organizacijom, te agresivnijim uvode-

njem multimodalnih sustava transporta zaštito od sve veće konkurencije sjeverno- i zapadno-evropskih luka. U međusobnim relacijama talijanske i jugoslavenske luke i dalje ostaju u suparničkom odnosu, obzirom na nedjeljivost zajedničkih interesa. U tom smislu talijanska strana prednjači kvalitetnijom prometnom infrastrukturom, ambicioznijim projektima u domeni funkcioniranja kontejnerskih i Ro-Ro terminala, te ukupnim djelovanjem marketinške nadgradnje. Stoga tretman tršćanske luke kao velikih vrata na jugu Evrope⁹⁾ za gravitacijsko područje SR Njemačke, treba shvatiti kao neospornu činjenicu. Sve ostale hipoteze, kojima se koperski i riječki terminali u transportnoj ponudi izjednačavaju sa talijanskim lukama, mogu biti analitički sagledane kao konglomerat insuficijentnih tehnološko-organizacijskih parametara.

1984 Generalna strategija sjevernojadranskih luka se temelji na realnoj poslovnoj politici u kojoj međusobna konkurencija mora bit svedena u razumne okvire. Slobodnim pristupom na tržište intermodalnog prijevoza vodeći lučki terminali gornjeg Jadrana realno mogu proširiti gravitacijsku zonu u zemljama Podunavlja, te djelovima Zapadne i Srednje Evrope. U odnosu na individualne nastupe pojedinih lučkih uprava, zajedništvo proklamirano idejama "TRANSADRIE" pruža mogućnost ostvarenja mnogo viših ciljeva.

4. ZAKLJUČAK

1955 Profiliranje četiriju vodećih kontejnerski i Ro-Ro terminala sjevernog Jadrana ide u smjeru stvaranja djelotvornog multimodalnog sustava. Osim ispunjavanja svojih tradicionalnih funkcija, luke Venecija, Trst, Koper i Rijeka moraju ispuniti dodatne, specifične zahtjeve obzirom na pojavu novih tehnološko-organizacijskih odnosa između transportnih subjekata ponude i potražnje. Tranzitni prijevoz se pri tome manifestira jedinstveno organiziranom efikasnom kombinacijom različitih transportno-manipulativnih usluga. Iz tih novih uvjeta proizlaze novi zahtjevi za svaku dionicu prijevoza u realiziranom intermodalu. Kontaktni položaj razmatranih lučkih terminala, na talijanskoj i jugoslavenskoj strani, podrazumijeva kvalitetno transportno opsluživanje šireg evropskog zaleđa. Međutim, komparativne prednosti lučkih emporija Venecije i Trsta dominirajućeg su značenja u akvatoriju gornjeg Jadrana. Pitanje o uključivanju i ulozi Kopra i Rijeke u evropske transkontinentalne prometne pravce u suštini

je dogovor talijanskih partnera na već započete integracijske procese u zemljama EZ. Jedinstveno evropsko tržište je idealan medij za sveobuhvatnu primjenu multimodalnog transporta, u kojem će pozitivne značajke tranzitnog prometa doći do punog izražaja. U stvaranju djelotvornog sustava kontejnerskog i ro-ro prijevoza, povezanog sa glavnim i feederlukama, sjevernojadranski akvatorij može postati bazično lučko poručje svjetskog multimodalnog servisa.

SUMMARY

TRANSIT FUNCTION OF THE NORTH ADRIATIC PORTS IN MULTI-MODAL TRANSPORT

The author discusses the position of the four North Adriatic ports, the Italian Venice and Trieste and our Koper and Rijeka, whose container and Roll on-Roll off terminals make the basis for the introduction of a more efficient multi-modal system, all towards the objective of a high-quality level of transport services provision for a board European market makes an ideal medium ofr a more comprehensive application of the multi-modal transport in which process Koper and Rijeka are in a less satisfactory position with respect to inadequate links with the continental region.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) Cf. poblize o tome, Fulvio Babudieri, Položaj jadranskih luka u odnosu na tranzitni promet sa zemljama Srednje Evrope, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1971, p. 121-141.
- 2) Cf. Adriatic gateway opens up, Conteneristion international, July 1989, p. 12.
- 3) Ibidem, p. 14
- 4) Cf., Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1988. g. PKJ-Udruženje saobraćaja, grupacije morskih luka, Šibenik, 1989. g., p.20.
- 5) Ibidem, p. 21
- 6) Prema podacima RJ Integralni tranport luke Sušak
- 7) Ibidem
- 8) Cf. poblize o tome, H. BARIČEVIĆ: Jadranska autocesta - moguće implikacije u razvoju jugoslavenskih morskih luka, Zbornik radova sa znanstvenog skupa "Obrazovanje kadrova u pomorstvu s obzirom na suvremene trendove u poslovanju", Dubrovnik, 1989, p. 256-266.
- 9) Cf. M. ZANETTI: Europas Tor im Süden, Bayerischer Monatsspiegel, Juny 1989, p. 33-36.