

## PROMET NAJVAŽNIJIH TERETA LUKA TRST, KOPAR I RIJEKA NA KRAJU 2016. GODINE

**Anamarija Rade, mag. ing., email: [anamarija.rade13@gmail.com](mailto:anamarija.rade13@gmail.com)**

Sveučilište u Splitu - Pomorski Fakultet, Ruđera Boškovića 37, 21000 Split

**Sažetak:** U ovom znanstvenom radu istražit će se trenutno stanje prometa najvažnijih tereta u tri luke Sjevernog Jadrana: Trst, Kopar i Rijeka. Konstatira se da su najvažniji tereti luka Trst, Kopar i Rijeka: 1. Generalni tereti, 2. Suhi rasuti tereti, 3. Tekući tereti, 4. Ukupno 1, 2, i 3 te 5. Kontejneri. Luka Trst je ostvarila samo pad prometa kontejnera. Luka Kopar ostvaruje rast svih vrsta tereta. Luka Rijeka je ostvarila samo pad prometa suhih rasutih tereta. Luke Trst i Rijeka su u 2016. Godini bilježile rast svih ostalih odabranih tipova tereta. U radu se govori i o fokusu aktivnosti uprava navedenih luka u budućnosti.

**Glavne riječi:** teret, luka, prekrcaj, investicija, brod

## THE TRAFFIC OF THE MOST IMPORTANT FREIGHT PORTS OF TRIESTE, KOPER AND RIJEKA AT THE END OF 2016.

**Abstract:** This scientific work will investigate the current state of traffic of the most important cargo in three North Adriatic ports: Trieste, Koper and Rijeka. It's concluded that the most important cargo from the ports of Trieste, Koper and Rijeka are: 1. general cargo, 2. dry bulk cargo, 3. liquid cargo, 4. in total 1, 2 and 3 and 5. containers. The Port of Trieste only achieved a drop in container traffic. The Port of Koper achieved the growth of all kinds of cargo. The Port of Rijeka only achieved a drop in dry bulk cargo traffic. In 2016., the ports of Trieste and Rijeka recorded the growth of all other selected cargo types. The paper also discusses the focus of the management activities of listed ports in the future.

**Keywords:** cargo, port, transshipment, investment, vessel

### 1. UVOD

O teretnim lukama: Trst, Kopar i Rijeka pisalo je više autora.

Tijekom osamdesetih godina hrvatske morske luke, a ponajviše luka Rijeka, propustile su važan investicijski ciklus ulaganja u suvremenu tehnologiju i kapacitete, dok su luke Kopar i Trst u tom vremenu ulagale u izgradnju novih kapaciteta. To govori činjenica da je u periodu od 1980. do 1989. u luku Kopar investirano tri puta više sredstava nego u luku Rijeka. (Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, 2003.).

Luke Rijeka, Trst i Kopar smještene su na raskrižju kopnenih i pomorskih putova na relaciji Jadran-Podunavlje, na području na kojem se Jadransko more najdublje uvuklo u europsko kopno i samim time približilo Mediteran sjevernojadranskim zemljama. Djeluju kao međusobni konkurenti na zajedničkom gravitacijskom području, ali u različitim gospodarskim i političkim okolnostima, dijeleći istodobno sudbinu lučkoga sustava u odnosu prema jačim, aktualnim europskim pomorskim pravcima. Imaju vodeće mjesto u nacionalnim lučkim sustavima u državama u kojima su važne uvozno-izvozne postaje za zemlje srednje Europe bez vlastitog izlaza na more (Austrija, Mađarska, Češka i Slovačka). U europskim i svjetskim mjerilima te luke pripadaju kategoriji malih i srednjih luka. (Dundović, Č., Poletan-Jugović, T., Jugović, A., Hess, S.: Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, 2006.).

U ovome radu koristiti će se sljedeće znanstvene metode: metoda sinteze i analize, induktivna i deduktivna metoda, komparativna metoda, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja.

Ovaj znanstveni rad prikazati će stanje prometa najvažnijih tereta sjevernojadranskih luka Trst, Kopar i Rijeka na kraju 2016. godine. Kao najvažniji tereti navode se generalni tereti, suhi rasuti tereti, tekući tereti, ukupno od ove tri vrste tereta, te kontejneri, koji će biti izraženi u TEU jedinicama, dok će ostale vrste tereta biti izražene u tonama. Kroz istraživanje će se vidjeti da je luka Trst ostvarila pad prometa kontejnera, dok je luka Kopar ostvarila rast svih navedenih vrsta tereta. Pad prometa suhih rasutih tereta ostvaren je u luci Rijeka. Fokus će također biti na aktivnostima u budućnosti koje se provode u upravama navedenih luka.

## **2. OSTVARENI PROMET TERETA U LUKAMA TRST, KOPAR I RIJEKA U 2015. I 2016. GODINI**

Luka Trst, u odnosu na Kopar i Rijeku, je luka s najdužom povijesti, a seže u davnu 1719. godinu, kada je bila jedna od glavnih uzročnika tehnološkog razvitka srednje Europe. Razvoj joj je omogućila ambicija kontinentalnog zaleđa i povoljan geografski položaj. Značaj joj raste početkom 18. stoljeća, kada je kao i luka Rijeka, proglašena slobodnom lukom.

Barić, Devčić, Valenčić (2018) tvrde da u promatranom kontekstu najmlađa luka je Kopar, luka koja se razvila bez jače pomorske tradicije. Od presudnog značaja za luku Kopar bila je izgradnja željezničke pruge Kopar-Prešnica 1967. godine, i od tada bilježi značajan rast prometa. Uz trgovačku i prometnu funkciju, razvila je i industrijsku funkciju, a karakteriziraju je velike slobodne površine u njenoj neposrednoj blizini koje se mogu proširiti nasipavanjem.

Dundović, Poletan-Jugović, Jugović, Hess, (2006) kažu da je godine 1990. više od trećine ukupnog prometa sjevernojadranskih luka (oko 20 milijuna tona) prešlo preko riječkog prometnog pravca, dok je 2000. udio iznosio 14,4% a kao razlog se navodi rat, političke promjene te poteškoće koje su pratile poslovanje vodeće hrvatske luke.

U razdoblju od 1996. do 2003. najveći dio tranzitnog prometa riječke luke otpao je na Italiju, a radilo se o prekrcaju ugljena za potrebe talijanskih elektrana. U tom razdoblju povećana je količina rasute soli, transporta soje te istarskog izvoza rasutog kamena-tucanika za Italiju. Ujedno je zabilježen i porast domaćeg tereta koji se polako povlačio iz luke Kopar.

U razdoblju od 2000. do 2004. godine riječka luka ostvarila je porast od cca. 20%, a sami udio u ukupnom prometu porastao je sa 14,4 na 16,5 posto, čime se daje do znanja da je došlo do uspješne poslovne politike luke i učinkovitih mjera hrvatske prometne i lučke politike.

U periodu od 1999. do 2004. godine kontejnerski promet riječke luke porastao je sa 6.866 TEU-a na 60.864 TEU-a, a njegov udio se na sjevernojadranskom prometnom pravcu povećao sa 2,5 na 17,62 %. Luka Kopar je u 2004. godini ostvarila promet od 10 milijuna tona, od čega je najveći dio prometa ostvaren na terminalu za ugljen i željeznu rudaču (42%), slijede suhi rasuti tereti (12%), a najmanji udio pripada generalnim teretima (osam posto).

U 2004. godini ukupni kontejnerski promet sjevernojadranskih luka porastao je za 27% u odnosu na 2003. godinu. Suradnja luka Trst, Kopar i Rijeka je nužna kako bi te luke mogle zajednički parirati sjeverozapadnim europskim i crnomorskim lukama.

Kesić, Jakomin i Jugović (2010) imaju stav da je razvojni trend sjevernojadranskih luka stavljao naglasak na razvoj teretne funkcije, te se iz tog razloga sve preusmjerilo na razvoj lučkih kapaciteta i uhodanih robnih tokova, ali je nerealno bilo za očekivati da će u te luke uplovljivati veliki kontejnerski brodovi-matice, te doći do porasta prometa rasutih tereta i konvencionalnih generalnih tereta. Ovakav trend nije moguće sagledati samostalno samo u lučkom segmentu, već je bio potreban razvoj kopnenih prometnica koje se nalaze na pojedinim prometnim koridorima. Kako bi se postigla optimizacija položaja sjevernojadranskog prometnog pravca u odnosu na europsko zaleđe od izrazite je važnosti bilo razvijanje feeder servisa i direktnih linija prema lukama istočnog i jugoistočnog Mediterana, te usklađivanje lučke politike s prometnom politikom EU.

## 2.1. Trst

Iz podataka Trieste Marine Terminal (2016) proizlazi da je Luka Trst u 2015. godini izmanipulirala 57,16 milijuna tona tereta što je plus od 0,07% u odnosu na 2014. Zabilježena je fluktuacija od strane Lučke uprave u tekućim teretima i to za -0,96%, a ostvareni promet bio je 41,28 milijuna tona. Poboljšanje se očituje u suhim teretima, i to za značajnih +106,85%. Različite količine robe također pokazuju značajni rast i to od 21,84%. Promet kontejnera je u 2015. godini pao za 0,94% u odnosu na prethodnu godinu, a iznosio je 501.268 TEU-a. Poticajni signali rasta od 1,49% također se manifestiraju preko RO-RO prometa, pretovarom 301.144 poluprikolica. U 2015. godini pretovareno je 1,17 milijuna TEU-a, što čini rast od 0,44%.

U prvom dijelu 2016. godine promet se u luci Trst povećao za 4,71% u odnosu na 2015. godinu, a iznosio je 29.436.777 tona. Potvrđen je i snažan rast tereta prevezenog željeznicom, 3.334 vlaka u posljednjih šest mjeseci, što čini rast od 17,64% u odnosu na 2015. godinu. Podaci koje je izradila Lučka uprava zabilježili su sveukupni trend rasta i to: tekućih tereta za 4,14%, suhih rasutih tereta za 13,45%, ostalih roba za 5,16% i kontejnera za 2,84% (243.326 TEU). RO-RO promet doživio je pad od 0,80%, a pretovareno je 152.159 poluprikolica. Zabilježio se i povećani broj plovila i to 1.192, što je rast od 3,74% u odnosu na 2015. godinu. Iz statističke evidencije AdriaPorts (2016) proizlazi da je prvih sedam mjeseci 2016. zabilježen rast u željezničkom prijevozu i to za 12,5%. Za luku Trst željeznica predstavlja njezinu osnovnu djelatnost. Vlak koji kreće iz Trsta može dopremiti kontejner u München za 11 sati. Na adresi <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/trst-ce-uskoro-prestici-kopar-316502> (01.12.2017.) je vidljivo da je u 2016. godini bilo govora o širenju kontejnerskog terminala s ciljem dominacije u odnosu na slovensku luku Kopar. Kako su se u Kopru s investicijom u proširenje postojećih terminala javljali sve veći problemi, privatni investitor Trieste Marine Terminal u Trstu počeo je s proširenjem kontejnerskog terminala. U njega se planiralo uložiti 188 milijuna eura, s ciljem da Trst već 2018. godine može pretovariti 1,2 milijuna standardnih TEU kontejnera godišnje, te bi na taj način pretekao koparsku luku. Kopar, čiji je lučki koncesionar u vlasništvu države, imao je probleme jer postoje jaki otpori izdavanju novih lučkih koncesija potencijalnim inozemnim ulagačima. Prednost Trsta kao takvoga je dobra povezanost s europskim zaleđem, dok je u Sloveniji neizvjesno kako pronaći novac za novu prugu koja bi Kopar povezivala sa zaleđem.

Također je na adresi <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/luka-trst-napada-kopar-novom-zeljeznickom-linijom-317695> (01.12.2017.) vidljivo da su u prvoj polovici 2016. godine iz Trsta i u Trst stigla 3.334 vlaka, 18% više nego prethodne godine. Kopar ima prednost, sa između 22.000 i 23.000 vlakova godišnje, što je oko tri puta više od Trsta. Trst je Kopru konkurencija, ne zbog okrenutosti istim tržištima, već zbog činjenice da talijanska luka ima mnogo veću financijsku pomoć države u vezi sa spajanjem s europskim koridorima.

Iz Trieste Marine Terminal, (2017) proizlazi da je ukupni teret koji je dopremljen u luku Trst tijekom 2016. godine pokazuje povećanje od 3,68%, sa ukupno 59.237.293 tona. Tekući teret pokazuje rast od 3,56% sa 42.756.341 tona, suhi teret + 22,45%, dok su razni proizvodi (RO-RO promet i kontejneri) povećani za 1,92%, te iznose 14.512.968 tona. Iako promet kontejnera u cijeloj luci pokazuje mali pad (-2,94% sa 486.507 TEU, a Trst Marine Terminal raste za 1,26%), broj punih kontejnera pokazuje rast od 6,49%, što dokazuje veliku stabilnost prometa (437.129 TEU). Ovi podaci pokazuju da je Trst glavni energetske terminal na Mediteranu. Cilj je diversifikacija prometa i optimizacija željezničkih veza.

## 2.2. Kopar

Iz evidencije Luke Koper (2015) se vidi da je u 2014. godini luka Kopar pretovarila gotovo šest milijuna tona različitih tereta za Austriju i oko 1,5 milijuna tona za Slovačku. Za Austriju glavni teret ostaje suhi teret, dok Slovačka potražuje vozila i suhi rasuti teret.

Pajić (2015), tvrdi da je u prvih šest mjeseci 2015. godine ukupan promet riječke luke po svim vrstama tereta iznosio 5,04, a u Kopru 10,65 milijuna tona. Kopar ima vodeće mjesto kao kontejnerska luka te u prvoj polovici 2015. godine ostvaruje 393.655 TEU-a, sa rastom od 18% u usporedbi sa prethodnom godinom.

Klavžar (2016) kaže da je u luci Kopar ostvareno 20 milijuna tona robe u 2015. godini, što je za 11% više od prethodne. Broj pristiglih brodova u slovenskim lukama u 2015. godini iznosio je 4.611, 10% više nego u 2014. godini, od čega 531 putnički brod, a 4.080 teretnih brodova. Većina brodova koji su uplovili ili isplovili iz luke Kopar bili su brodovi za generalne terete (1.441, ukupno 35%), a slijedili su kontejnerski brodovi (1.363, ukupno 33%). Što se tiče vrste tereta, po prvi put je većina tereta u kontejnerima (7,2 milijuna tona ili 36% ukupnog tereta), a volumen pretovarenih kontejnera iznosio je 803.000 TEU. Potom je uslijedio suhi rasuti teret sa 7,1 milijuna tona ili 35% ukupnog pretovarenog tereta. U usporedbi sa 2014., najveći je porast tereta u kontejnerima i to za 20%, nakon čega slijedi pretovar RO-RO mobilnih jedinica sa rastom od 16%. Što se tiče vrste robe, većina robe klasificirana je kao ostala roba (7,2 milijuna tona ili 36% u totalu, nakon čega su uslijedili ugljen, plin, benzin i rafinirani proizvodi (sedam milijuna tona ili 35% ukupnog pretovarenog tereta). Od 2010. volumen robe u stalnom je porastu.

Iz evidencije Luke Koper (2015) je vidljivo da je pri kraju 2015. godine, 800.000 tona soje pretovareno na terminalu za suhe terete, najveća godišnja količina ikad pretovarena. Na posljednji dan 2015. godine soja je predstavljala jednu trećinu volumena. Kopar je pristupnik za soju iz Južne Amerike, ali također i iz Indije, Balkana i Kine. Ova vrsta soje upotrebljava se uglavnom kao stočna hrana. Istovremeno Klavžar (2016) govori da je u luci Kopar pretovareno 21.2 milijuna tona robe, od čega je 34 % utovarena roba, a 66% istovarena roba, što čini rast od šest posto u odnosu na prethodnu godinu. Većina teretnih brodova koji su uplovili ili isplovili iz luke Kopar bili su kontejnerski brodovi, 1.449 brodova, a slijedili su

brodovi za prijevoz generalnih tereta, 1.434, odnosno 35% ukupno. Što se tiče vrsta tereta, najveći je dio tereta u kontejnerima (7,7 milijuna tona ili 37% ukupnog tereta), dok je volumen pretovarenih kontejnera iznosio 845.600 TEU. Uslijedio je suhi rasuti teret sa 7,3 milijuna tona ili 35% ukupnog tereta. U usporedbi sa 2015., u 2016. godini, najviše je porastao pretovar RO-RO mobilnih jedinica i to za 27%, nakon čega je slijedio pretovar ostalih roba (porast od 11%), te porast roba u kontejnerima (rast od sedam posto). Što se tiče vrsta robe, većina roba je klasificirana kao ostala roba (7,8 milijuna tona ili 37%), a zatim su uslijedili ugljen, plin, benzin i rafinirani proizvodi (7,3 milijuna tona ili 34% ukupne pretovarene robe).

### 2.3. Rijeka

Na adresi <http://www.mojarijeka.hr/privreda/promet-suhih-tereta-u-rijeckoj-luci-4-posto-veci/> (03.11.2017.) se vidi da je u luci Rijeka gledano prema strukturi tereta, promet rasutih tereta u 2015. godini povećan za 10% u odnosu na 2014. godinu, a iznosio je 1.772.503 tona, dok je u grupi generalnih tereta, uključujući i drvo, zabilježen manji pad prometa od 6,7%, a iznosio je 1.085.048.

Pajić, (2016) kaže da je ukupan promet riječke luke u 2015. godini povećan za 21% u odnosu na 2014. godinu, a iznosio je 10,9 milijuna tona, a najveća zasluga za takav rast pripada luci Omišalj, odnosno JANAF-u, gdje je zabilježeno 6,6 milijuna tona tekućeg tereta, što je povećanje od 35%, a predstavljalo je čak 60% ukupnog prometa riječke luke. Na Brajdici je u 2015. godini promet kontejnera povećan za 12.045 TEU-a. Istovremeno se vidi iz SEEBiz/H, (2017) da je pad prometa drvom bio manji za 15% zbog nestabilne situacije u Sjevernoj Africi, posebice Egiptu, Libiji i na Bliskom Istoku.

Iz evidencije Luka Rijeka (2017) je vidljivo da je ukupan promet svih suhih tereta u riječkoj luci, kojeg čine Luka Rijeka d.d. i pridruženo društvo Jadranska vrata d.d. (AGCT), u 2016. godini iznosio 3.833.988 tona tereta, što je za 11% manje nego u 2015. godini kada je prekrčano 4.304.884 tona tereta. Promet Luke Rijeka d.d. iznosio je 2.183.980 tona tereta i smanjen je za 24%. Ako se gleda struktura prometa Luka Rijeka d.d., udio rasutih tereta iznosio je 55%, dok je udio generalnih iznosio 45%. Ukupan promet rasutog tereta iznosio je 1.194.596 tona, što je smanjenje od 34% u odnosu na prethodnu 2015. godinu. Razlog je smanjenje prometa željezne rudače koji je iznosio 249.367 tona. Ukupan promet generalnog tereta iznosio je 989.384 tona, što predstavlja pad za sedam posto. Od ukupnog generalnog tereta, poluproizvodi crne metalurgije činili su 33%, sa prekrcajnih 331.492 tona, a ostvarili su pad od tri posto u odnosu na 2015. godinu zbog kretanja na tržištima europske industrije čelika. Drvo sa prekrcanih 410.906 tona pokazalo je pad prometa od 15%. U skupini ostalog generalnog tereta za 56% bio je veći promet stoke - izvoz iz Hrvatske i tranzit iz Mađarske, te nestandardizirani voluminozni i gabaritni tereti (Project cargo) koji su porasli za 31%.

Pajić (2016), kaže da je promet tekućih tereta u luci Omišalj u 2016. porastao za 21%, što nadmašuje ostvarenje u najvećoj slovenskoj luci, gdje je promet tekućih tereta povećan za 13%. Istovremeno iz evidencije Luka Rijeka (2017) proizlazi da je promet tekućih tereta u JANAF-u do listopada iznosio 5,1 milijun tona, što je činilo oko 66% prometa riječke luke. Pajić, (2017) također kaže da je ukupni kontejnerski promet u riječkoj luci dosegao 1.719.768 tona tereta ili ukupno 214.348 TEU-a, što je porast za sedam posto. Kontejnerski promet čini 177.401 TEU koji je ostvario koncesionar AGCT na kontejnerskom terminalu

Brajdica (brodski prekrcaj) i promet od 36.947 TEU-a ostvaren na ostalim terminalima u Luka Rijeka d.d. (pravac kopno-kopno). Kopar je u 2016. godini povećao promet za oko 54.000 TEU-a, a Rijeka za oko 16.000 TEU-a. Rijeka se oslanja na tržište BiH i Srbije.

### 3. ANALIZA PROMETA NAJVAŽNIJIH TERETA U 2017. GODINI U ODNOSU NA 2016. GODINU

Iz tablice 1. je vidljivo da je Luka Trst u 2016. godini ostvarila rast generalnih tereta od 1,92% u odnosu na prethodnu godinu. Suhi rasuti tereti bilježe rast od 22,45% u 2016. godini, u odnosu na godinu ranije. Rast od 3,56% zabilježen je u tekućim teretima, dok promet kontejnera izražen u TEU jedinicama u 2016. godini bilježi pad od 2,94% u odnosu na 2015. godinu.

*Tablica 2.: Postotak rasta i pada tereta u Trstu, Kopu i Rijeci u 2016. godini*

| Redni broj | Tereti               | 2016    |        |         |
|------------|----------------------|---------|--------|---------|
|            |                      | Trst    | Kopar  | Rijeka  |
| 1.         | Generalni tereti/T   | +1,92%  | +4,01% | +9,92%  |
| 2.         | Suhi rasuti tereti/T | +22,45% | +2,39% | -35,22% |
| 3.         | Tekući tereti/T      | +3,56%  | +8,97% | +11,1%  |
| 4.         | Ukupno/T (1+2+3)     | +3,68%  | +4,38% | +3,03%  |
| 5.         | Kontejneri/TEU       | -2,94%  | +6,83% | +7,12%  |

*Izvor: Autorica prema statističkim podacima luka Trst, Kopar i Rijeka*

Također iz tablice 1. slijedi da Luka Kopar u 2016. godini bilježi rast od 4,01 % u generalnim teretima, u odnosu na godinu ranije. Promet suhih rasutih tereta u luci Kopar u 2016. godini raste za 2,39% u odnosu na usporednu godinu. Rast od 8,97% ostvaren je u 2016. godini, u prometu tekućih tereta. Kako je već rečeno, luka Kopar je vodeća luka u kontejnerskom prometu, a u 2016. godini ostvarila je rast od 6,83% u odnosu na prethodnu godinu. Na trećem mjestu nalazi se luka Rijeka, koja je u 2016. godini ostvarila rast generalnih tereta od 9,92% u odnosu na usporednu godinu. Luka Rijeka u 2016. godini bilježi pad suhih rasutih tereta, i to za značajnih 35,22%, u odnosu na 2015. godinu. Tekući tereti rastu za 11,1% u 2016. godini, dok kontejnerski promet raste za 7,12% u 2016. u odnosu na 2015. godinu. Iz tablice 1. je vidljivo da je najveći ukupni porast prometa, izražen u tonama, ostvarila luka Kopar, nakon koje slijedi luka Trst, a treće mjesto pripada luci Rijeka.

*Tablica 3.: Ostvareni promet tereta u lukama Trstu, Kopru i Rijeci u 2015. i 2016. godini*

| Redni broj | Tereti               | 2015       |           |           | 2016       |           |           |
|------------|----------------------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|
|            |                      | Trst       | Kopar     | Rijeka    | Trst       | Kopar     | Rijeka    |
| 1.         | Generalni tereti/T   | 14.238.885 | 1.475.076 | 2.150.391 | 14.512.868 | 1.534.204 | 2.363.753 |
| 2.         | Suhi rasuti tereti/T | 1.607.232  | 7.295.426 | 1.772.503 | 1.967.984  | 7.469.514 | 1.148.314 |
| 3.         | Tekući tereti/T      | 41.286.761 | 3.297.225 | 6.595.537 | 42.756.341 | 3.592.947 | 7.325.173 |

|    |                     |            |            |            |            |            |            |
|----|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 4. | Ukupno/T<br>(1+2+3) | 57.132.878 | 12.067.727 | 10.518.431 | 59.237.193 | 12.596.665 | 10.837.240 |
| 5. | Kontejneri/TEU      | 501.222    | 790.736    | 200.102    | 486.499    | 844.776    | 214.348    |

*Izvor: Autorica prema statističkim podacima luka Trst, Kopar i Rijeka*

Iz tablice 2. proizlazi da sa stajališta generalnih tereta, luka Trst zauzima vodeće mjesto i u 2015. i 2016. godini, slijedi luka Rijeka, a na trećem mjestu nalazi se luka Kopar.

Tablica 2. također prikazuje da vodeće mjesto u pretovaru suhih rasutih tereta u 2015. godini, pa tako i u 2016. godini, zauzima luka Kopar. U 2015. godini luka Rijeka ostvarila je veći pretovar suhih rasutih tereta od luke Trst, no to se u 2016. godini mijenja, pa tako luka Trst zauzima drugo mjesto, a treće pripada luci Rijeka. Tekući tereti najveći rast ostvaruju u luci Trst, koja je u obje godine ostvarila više tereta nego Kopar i Rijeka skupa. Drugo mjesto pripada luci Rijeka, a na zadnjem mjestu nalazi se luka Kopar. Vodeća luka u pretovaru kontejnera, već duži niz godina, je luka Kopar koja svake godine ulaže u infrastrukturu i suprastrukturu kako bi mogla konkurirati sa najvećim europskim lukama. Iz tablice je vidljivo da luka Trst vodi odmah iza luke Kopar, a treće mjesto pripada luci Rijeka koja mora još puno investirati u nadogradnju luke kako bi uspješno mogla konkurirati Koprui. Luka Trst ima za cilj preteći luku Kopar sa stajališta kontejnerskog prometa. U tablici nisu navedeni automobili kao tereti iz razloga što luka Rijeka nema prostornih mogućnosti za pretovar automobila, ali u planu je razvijanje te aktivnosti u luci Bršica.

#### 4. ZAKLJUČAK

U 2016. godini luka Trst je ostvarila samo pad prometa kontejnera, a luka Kopar ostvaruje rast svih vrsta tereta, dok luka Trst ima daleko veći ukupni promet tereta u tonama od Kopa i Rijeke, potom slijedi Kopar, a zadnje mjesto pripada luci Rijeka. Fokus luke Trst u budućnosti je usmjeren na intermodalni i željeznički promet, s ciljem optimalnog rasta. Postizanje više od milijun TEU-a za kontejnere i vozni park nije samo mjesto, nego i stvarnost luke Trst. Trst namjerava postati prva međunarodna željeznička luka Italije, s izravnim i svakodnevnim vezama sa Srednjom i Istočnom Europom, te Sjevernom Italijom. Talijanske vlasti najavile su da će uskoro investirati 200 milijuna eura u nadogradnju pruge između Venecije i Trsta, čemu će pokrajinska vlada pridonijeti sa 50 milijuna eura. Prednost luke Trst je u strateškoj povezanosti s europskim zaleđem preko Austrije. Trst je također Koprui konkurencija, ne toliko zbog toga što su luke okrenute istim tržištima, već zbog činjenice da talijanska luka, za razliku od slovenske, ima mnogo veću financijsku pomoć države u vezi sa spajanjem s europskim koridorima. Austrija i Slovačka su među najvažnijim međunarodnim tržištima za luku Kopar. Austrija je odabrala Kopar kao prvu luku za prekomorski uvoz/izvoz. Do 2020. namjerava se u luci Kopar provesti niz investicijskih projekata. Uvedena su tri rezervoara za tekuće terete, a na kontejnerskom terminalu izgrađena je dodatna željeznička pruga, čime se značajno proširio kapacitet luke. Luka Rijeka je u 2016. godini ostvarila samo pad prometa suhih rasutih tereta. Sa stajališta prihoda po vrsti tereta u 2016. godini Luka Rijeka, najviše su pridonijeli generalni tereti, nakon kojih slijede rasuti tereti, ostale lučke usluge (skladištenje, manipulacija, usluge vezane uz prekrcaj ostalih vrsta tereta), pa kontejneri. Najveća investicija poduzeća Luka Rijeka u posljednjih 40 godina je projekt modernizacije i izgradnje pozadinskog terminala Škrlevo.

## POPIS LITERATURE

- [1] Dundović, Č., Poletan-Jugović, T., Jugović, A., Hess, S. (2006): Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Rijeka: Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci ; Glosa. str 111-114, 185, 198.
- [2] Barić, S., Devčić, I., Valenčić, M.: Analiza kontejnerskog prometa Luke Rijeka u usporedbi s konkurentskim lukama Kopar i Trst, Pomorski zbornik, No.1, Vol.45, Svibanj 2008., str. 169, 170, <https://hrcak.srce.hr/54603> (20.02.2018.)
- [3] Kesić, B., Jakomin, L., Jugović, A. (2010): "Razvojne mogućnosti sjevernojadranskih luka Rijeka, Koper i Trst ", Acta Geographica Croatica, No.1, Vol.37, str. 97, 99, <https://hrcak.srce.hr/83004> (20.02.2018.)
- [4] Trieste Marine Terminal, (2016), "Trieste, first Port in Italy for total cargo volumes", <http://www.trieste-marine-terminal.com/en/node/1029> (30.11.2017.)
- [5] AdriaPorts, (2016), "Port of Trieste: + 4,7 % in the first semester of 2016", <http://www.adriaports.com/en/port-trieste-47-first-semester-2016> (30.11.2017.)
- [6] "Trst će uskoro preći Kopar", (2016), <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/trst-ce-uskoro-prestici-kopar-316502> (01.12.2017.)
- [7] "Luka Trst napada Kopar novom željezničkom linijom", (2016), <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/luka-trst-napada-kopar-novom-zeljeznickom-linijom-317695> (01.12.2017.)
- [8] Trieste Marine Terminal, (2017), "The Port of Trieste reports 3.68% growth in 2016", <http://www.trieste-marine-terminal.com/en/node/1066> (30.11.2017.)
- [9] Luka Koper, (2015), "Port of Koper days in Slovakia and Austria", <https://luka-kp.si/eng/news/single/port-of-koper-days-in-slovakia-and-austria-4087> (30.11.2017.)
- [10] Pajić, D., (2015), "Porastao promet: Luka Rijeka u plusu 11, Kopar 15 posto", [http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Porastao-promet-Luka-Rijeka-u-plusu-11-Kopar-15-posto?meta\\_refresh=true](http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Porastao-promet-Luka-Rijeka-u-plusu-11-Kopar-15-posto?meta_refresh=true) (15.11.2017.)
- [11] Klavžar, A., (2016), "In 2015, 20 million tonnes of goods handled in the Port of Koper, the most so far", <http://www.stat.si/StatWeb/en/News/Index/6088> (01.12.2017.)
- [12] Luka Koper, (2015), "A record soya-bean quantity for the end of the year", <https://luka-kp.si/eng/news/single/a-record-soya-bean-quantity-for-the-end-of-the-year-4168> (01.12.2017.)
- [13] Klavžar, A., (2016), "In 2016, passenger traffic in Slovenian ports 16% higher than in 2015", <http://www.stat.si/StatWeb/Arhiv/en/show-news?id=6827&idp=22&headerbar=21> (01.12.2017.)
- [14] "Promet suhih tereta u riječkoj luci 4 posto veći", (2016), <http://www.mojarijeka.hr/privreda/promet-suhih-tereta-u-rijeckoj-luci-4-posto-veci/> (03.11.2017.)
- [15] Pajić, D., (2016), "Promet najveće hrvatske luke povećan za petinu: Rijeka "prebacila" 10, 9 milijuna tona tereta", <http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Promet-najvece-hrvatske-luke-povecan-za-petinu-Rijeka-prebacila-10-9-milijuna-tona-tereta> (23.11.2017.)
- [16] SEEBiz/H, (2017), "Luka Rijeka: Promet suhih tereta lani pao 11%", <http://www.seebiz.eu/luka-rijeka-promet-suhih-tereta-lani-pao-11/ar-155022/> (23.11.2017.)
- [17] Luka Rijeka, (2017) "Luka Rijeka d.d. - Godišnje izvješće za 2016. godinu", [http://www.lukarijeka.hr/\\_Data/Files/196\\_20170427121935125/Godi%C5%A1nji%20financ.izvje%C5%A1taj%202016.%20konsolid.-revidirano.pdf](http://www.lukarijeka.hr/_Data/Files/196_20170427121935125/Godi%C5%A1nji%20financ.izvje%C5%A1taj%202016.%20konsolid.-revidirano.pdf) (24.11.2017.)

- [18] Pajić, D., (2016), "Promet riječke luke povećan četiri posto, ali podbacili suhi tereti", <http://www.novolist.hr/Vijesti/Gospodarstvo/Promet-rijecke-luke-povecan-cetiri-posto-ali-podbacili-suhi-tereti> (23.11.2017.)
- [19] Pajić, D., (2016), "Najveća hrvatska luka iza slovenske: Riječka luka stagnira zbog smanjenja rasutog tereta", <http://novolist.hr/index.php/Vijesti/Hrvatska/Najveca-hrvatska-luka-iza-slovenske-Rijecka-luka-stagnira-zbog-smanjenja-rasutog-tereta> (23.11.2017.)
- [20] Pajić, D., (2017), "Sve veći raskorak između slovenske i hrvatske luke: Kopar "prebacio" 22, a Rijeka 11 milijuna tona", <http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Sve-veci-raskorak-između-slovenske-i-hrvatske-luke-Kopar-prebacio-22-a-Rijeka-11-milijuna-tona> (23.11.2017.)
- [21] Porto di Trieste, (2017), "Statistics 2015/2016", <http://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/05/Statistiche-2015-2016-Format-statistiche.pdf> (15.11.2017.)
- [22] Luka Koper, (2017), "Statistika pretovara 2015 - 2016", <https://luka-kp.si/eng/311> (15.11.2017.)
- [23] Lučka uprava Rijeka, (2017), "Promet po vrstama tereta 1996. godine - 2016. godine", [http://www.portauthority.hr/lucke\\_usluge/statistike](http://www.portauthority.hr/lucke_usluge/statistike) (14.11.2017.)

