
ISSN 0554-6397
UDK 656.615(4)
656.61.025.4
STRUČNI RAD
(Professional paper)

Sanja Janjatović, B. Sc.
Matea Matijević, B. Sc.
Pomorski fakultet u Rijeci
Studentska 2, 51000 Rijeka, Hrvatska

Europske regije i luke

Sažetak

Europski lučki sustav može se podijeliti u četiri regije. Glavne razlike između pojedinih luka odnose se na razvijenost lučke infrastrukture kao i na razvijenost gospodarstva u zemljama u kojima se pojedine luke nalaze. Ovisno o navedenim faktorima, luke se razlikuju u količini prometa i vrstama tereta. Luke na istoku Europe ostvaruju bitno manji promet i još uvijek ne mogu konkurirati suvremenim lukama zapadne Europe.

Ključne riječi: europski lučki sustav, suvremena infrastruktura, promet robe

1. Uvod

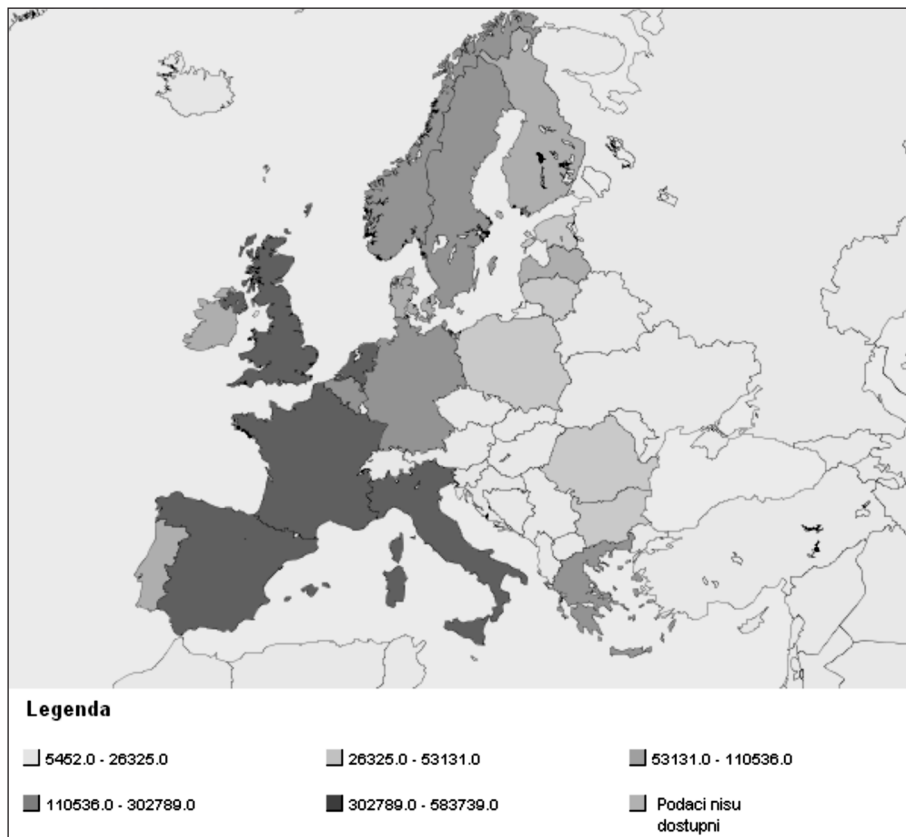
Europski lučki sektor je uslijed jake konkurencije među lukama postao veoma važna privredna djelatnost. Pozitivni utjecaj koji proizlazi iz lučkih djelatnosti je višestruk i ne odnosi se samo na djelatnosti koje su usko vezane uz proizvodnju lučke usluge već i na ukupnu gospodarsku djelatnost neke zemlje ili regije.

Morske luke, danas, predstavljaju složena čvorišta različitih načina transporta u čiji su rad uključeni brojni gospodarski subjekti.

Europski kontinent se sastoji od četiri lučke regije s pripadajućim lukama, to su: Istočni Mediteran, Zapadni Mediteran i Atlantski luk, Sjeverno more i Baltik. Luke u zapadnom i sjevernom dijelu Europe ostvaruju značajno veće učinke od onih u istočnom dijelu. Razlog tomu je, prvenstveno, veća gospodarska razvijenost i veće mogućnosti ulaganja u luke u tom dijelu Europe. Dakako, ne treba zanemariti ni činjenicu da je većina zemalja tog područja odavno u Europskoj uniji te da je njihovo tržište liberalizirano, odnosno potpuno otvoreno, ali i veoma privlačno za domaća i inozemna ulaganja, što sa zemljama na istoku nije slučaj.

Ovim radom pokušat će se spoznati trenutne odnose na tržištu lučkih usluga, kao i mogućnosti razvitka tržišta. Cilj je prepoznati luke koji imaju najviše potencijala za razvoj te uočiti koje su mjere i postupci potrebni kako bi se taj potencijal ostvario.

Slika 1. Ukupan promet luka po državama u 2006. g. (u 000 t)



Izvor: <http://epp.eurostat.ec.europa-Site3-TGM> map

Slika 1. prikazuje ukupan promet po državama u 2006. g. Vidi se da Italija, Španjolska, Francuska, Nizozemska i Ujedinjeno Kraljevstvo kroz svoje luke ostvaruju najveći promet, dok hrvatske, slovenske i ciparske luke ostvaruju najmanji promet.

2. Luke Istočnog Mediterana

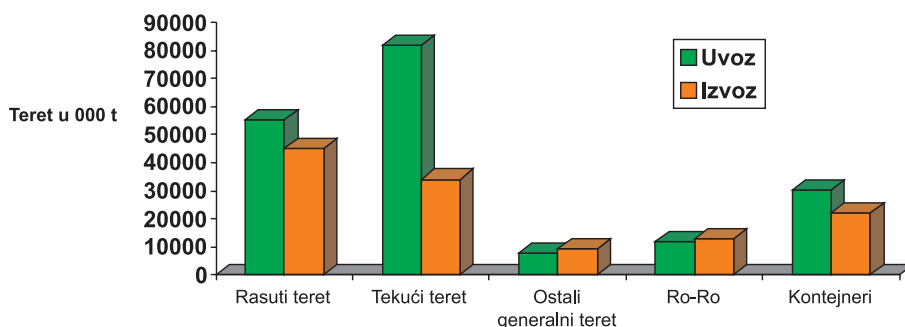
Luke Istočnog Mediterana, iako na dobrom položaju između Bliskog istoka i središnje Europe, trenutno nemaju značajniju ulogu u europskom lučkom sustavu. Brojni su razlozi tomu, ali prvenstveno su to nedostatak suvremene lučke infrastrukture i opreme, kao i činjenica da su luke većinom u državnom vlasništvu.

Unutar regije, zahvaljujući svom geografskom položaju, najrazvijenije su turske i grčke luke gdje polako dolazi i do liberalizacije tržišta. Liberalizacijom tržišta omogućit će se ulazak domaćeg i stranog kapitala što će neminovno rezultirati modernizacijom luka, širenjem tržišta kao i pružanjem bolje usluge i postizanjem veće konkurentnosti luka.

Od crnomorskih luka veliki potencijal ima rumunjska luka Costanza koja prekrca velike količine tereta, kao i ruska luka Novorosijsk koja je glavna izvozna luka za naftu i naftne prerađevine.

Sjevernojadranske luke imaju strateški geografski položaj te trebaju težiti tranzitu roba iz Istočnog Mediterana i Crnog mora prema zemljama srednje Europe.

Grafikon 1. Struktura tereta prema vrsti i smjeru za luke Istočnog Mediterana u 2006. g.



Izvor: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>

Najveći promet luke Istočnog Mediterana ostvaruju prekrcajem tekućeg tereta. Najveći dio ove vrste tereta prekrca se u rumunjskim i ruskim lukama. Rasuti teret se najviše prekrca u grčkim i turskim lukama. Kontejnerski promet bilježi stalan porast u svim lukama Zapadnog Mediterana, a najviše kontejnera se prekrca u turskim i rumunjskim lukama. U ukupnom prometu ove regije najveći promet ostvaruju Grčka, Turska i Rumunjska dok ostale zemlje trenutno zaostaju, ali s obzirom na investicijske planove i programe koje provode očekuje se da zauzmu bolju poziciju na tržištu. Prvenstveno se to odnosi na ruske i gruzijske luke, ali i na luke sjevernog Jadrana koje imaju pristup razvijenom srednjeeuropskom tržištu.

Većina luka Istočnog Mediterana nalazi se u zemljama koje su tek pristupile Europskoj uniji te troše velika sredstva kako bi se držali strogih propisa unije o sigurnosti na moru. S druge strane, većina tih zemalja nalazi se u tranziciji, stoga je neminovno da će doći do daljnjeg širenja i liberalizacije tržišta. Kako bi u takvoj situaciji luke poslovale uspješno i bile konkurentne na tržištu potrebna su velika ulaganja u modernizaciju lučke infrastrukture i objekata.

2.1. Istočno Jadransko more i Malta

Istočni dio Jadranskog mora obuhvaća Hrvatsku, Sloveniju, Crnu Goru i Albaniju.

Luke Rijeka i Ploče su najveće hrvatske luke. U obje luke se provode projekti modernizacije lučke infrastrukture i povećanja kapaciteta. Luka Rijeka okrenula se srednjoeuropskom tržištu, a luka Ploče tržištu Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore i Mađarske. Upravljanje lukama u nadležnosti je lučkih uprava.

Najznačajnija slovenska luka je Kopar. Luka je orijentirana na tranzit roba iz Turske i Bliskog istoka prema Austriji, Mađarskoj, Češkoj i Slovačkoj. Luka Kopar, nakon ulaska Slovenije u Europsku uniju 2004. g., očekuje povećanje poslovanja i širenje tržišta.

Najveća albanska luka je Durres, dok je najveća crnogorska Bar. U obje luke može se prekrjavati većina vrsta tereta. Posjeduju terminale za tekući i rasuti teret te za prekrcaj kontejnera i generalnog tereta.

Na Malti se nalaze dvije značajnije luke Marsaxlokk i Valetta. Luka Marsaxlokk je kontejnersko tranzitno čvorište iz kojeg je organiziran *feeder* servis prema jadranskim lukama. Glavni terminal je Malta Freeport Terminal koji je slobodna carinska zona i sastoji se od kontejnerskog terminala, terminala za prekrcaj nafte i industrijskih skladišta.

2.2. Grčka, Turska i Cipar

Grčka se nalazi na strateškom geografskom položaju, te povezuje Europu, Crno more i Bliski istok. Najveće grčke luke su Pirej i Solun. Njima, kao većinski vlasnik dionica, upravlja država. U luci Pirej najveći se prihod ostvaruje od putničkog prometa, a najveće povećanje prometa se odnosi na uvoz i izvoz kontejnera i tranzit automobila¹. Luka Solun je glavna izvozna i uvozna luka za sirovine, opremu i robu široke potrošnje za zemlje u zaleđu koje nemaju morsku obalu.

Turska predstavlja najveće individualno tržište istočne Europe. Zahvaljujući br-zom razvoju vlastitog gospodarstva, kao i gospodarstava susjednih zemalja, u turskim lukama dolazi do stalnog povećanja kontejnerskog prometa. Najveće izvozne luke su

¹ http://www.olp.gr/EN_PDF/Statistics/Pinakas_Istoselidas_OLP2007_%20final_en.pdf

Izmir, Mersin i Ambrali, dok je najveća uvozna luka Haydarpasa. Turske luke su u vlasništvu Turskih nacionalnih željeznica i Turske pomorske organizacije, no zadnjih godina se pojačano radi na privatizaciji luka tako da je glavnina većih trgovačkih luka već privatizirana².

Lučki sustav Cipra se sastoji od luka Limasol i Larnaca koje su višenamjenske luke i luke Nosiliko za prekrcaj nafte. Ciparske luke ne ostvaruju veliki promet te nemaju značajniju ulogu u europskom lučkom sustavu.

2.3. Crno more

Na Crnom moru se nalaze Bugarska, Rumunjska, Ukrajina, Gruzija i Rusija.

Bugarska ima dvije morske, Varna i Burgas, i dvije riječne luke, Ruse i Lom, koje se nalaze na Dunavu. Promet morskih luka ima maleni porast, dok riječne luke, iz godine u godinu, ostvaruju bitno povećanje prometa. Najveći dio prometa odnosi se na tekući i rasuti teret.

Najveća i najvažnija Rumunjska luka je Costanza. Costanza je najveća crnomorska luka i regionalno kontejnersko tranzitno čvorište. Luka je Dunavom povezana s lukom Rotterdam (Paneuropski koridor VII), te Paneuropskim koridorima IV (cesta i željeznica) i IX (cesta) povezuje Sjeverno i Crno more. Luka, također, ima vezu za Beograd i Ruse s kojima je, Dunavom, uspostavljen prijevoz kontejnera na teglenicama. U planu je i izgradnja željeznice koja bi Costanzu povezivala s Budimpeštom. Terminali u luci Costanza su opremljeni prema internacionalnim standardima, a kontejnerskim terminalima upravljaju privatni operateri što se pozitivno odražava na povećanje prometa i konkurentnosti luke. Najviše prometa u luci odnosi se na promet tekućih i rasutih tereta te na promet kontejnera³.

Odesa, Mariupol i Illichivsk su najveće luke u Ukrajini, usredotočene pretežno na izvoz metala, kovina, ugljena i žitarica. U tim lukama potrebna su velika ulaganja u infrastrukturne objekte i modernizaciju. Luke Odesa i Illichivsk posjeduju i terminale za prekrcaj kontejnera. Iako se većinom radi o uvozu i izvozu za vlastite potrebe, zadnjih godina dolaze strani operateri koji preuzimaju upravljanje kontejnerskim terminalima te se očekuje povećanje poslovanja i širene tržišta.

Zbog svog geografskog položaja, između Rusije i Turske te između Kaspijskog i Crnog mora, Gruzija je važna tranzitna zemlja. Gruzijaska vlada je svjesna mogućnosti pozitivnog utjecaja geografskog položaja na nacionalno gospodarstvo, stoga ulaže značajna sredstva u prometnu infrastrukturu. Tim ulaganjima očekuje se daljnje konstantno povećanje profita, na samo luka već i svih ostalih subjekata koji su u izravno ili neizravno povezani s lukama. Najvažnije gruzijske luke su Poti i Batumi. Preko

² Optimar- Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018, Lloyd's Register, Farplay, 2008., str. 74

³ http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=st_generale&x=load

luke Poti se pretežno izvoze žitarice i kovine, a uvozi generalni teret. U 2008. g. 30% prometa se odnosilo na uvoz, 14 % na izvoz, a čak 56 % na tranzit⁴. Luka Batumi je trenutno u vlasništvu nacionalne naftne kompanije Kazahstana te se prvenstveno koristi za izvoz nafte i naftnih prerađevina.

Preko luka u Crnom moru obavlja se 1/3 ukupnog prekomorskog izvoza Rusije. Najznačajnija luka u ovom području je Novorosijski preko koje se izvoze značajne količine sirove nafte iz Rusije. Druga po veličini je luka Tuapse preko koje se, također, realizira transport sirove nafte kao i transport metala, umjetnog gnojiva, građevinskog materijala i ugljena. Najveći konkurenti ruskim lukama su rumunjske i gruzijske luke. Kako bi ojačale svoj položaj, ruske luke provode intenzivne programe razvoja.

3. Luke Zapadnog Mediterana i Atlantskog luka

Italija, Francuska, Španjolska i Portugal čine regiju Zapadnog Mediterana i Atlantskog luka. Prema ostvarenom prometu, najveća luka u regiji je Marseille (FR), a slijede je Le Havre (FR), Algeciras (ESP), Dunkerque (FR) i Taranto (IT)⁵. Portugalske luke ostvarenim prometom bitno zaostaju prema ostalim lukama u regiji.

Gospodarstva Italije, Francuske i Španjolske su među najrazvijenijima u Europi, a luke u tim zemljama imaju veliki udio u ukupnom prometu europskih luka, te se ubrajaju među najopremljenije i tehnološki najnaprednije luke. Iako raspolažu suvremenom infrastrukturom i suprastrukturom, te luke se, također, suočavaju s problemima u poslovanju. To se prvenstveno odnosi na potrebu za stalnim investiranjem u proširenje lučkih kapaciteta kao i na obnavljanje i širenje kopnenih prometnica koje ih povezuju sa zaleđem.

Važan učinak na količinu prometa ima činjenica da lukama upravljaju državna tijela, ali koncesije nad pojedinim terminalima imaju privatni operateri. Za luke to znači veće tržište, veći promet i veću konkurentnost.

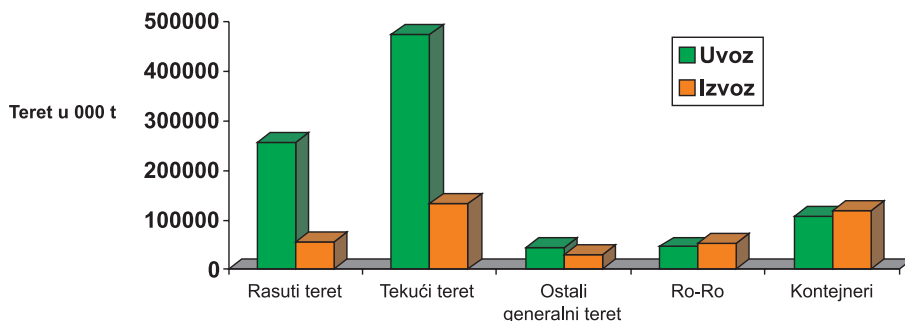
U 2006. godini promet kontejnera u toj regiji iznosio je više od 26 milijuna TEU, odnosno najviše od svih europskih regija.

Grafikom 1. pokazuje strukturu prometa luka zapadnog Mediterana i Atlantskog luka prema smjeru i vrsti tereta.

⁴ <http://www.potiseaport.com/?psp-id=36>

⁵ Optimar- Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018, Lloyd's Register, Farplay, 2008., str. 79

Grafikon 2. Struktura tereta prema vrsti i smjeru za luke zapadnog Mediterana i Atlantskog luka u 2006. g.



Izvor: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>

Najviše prekrcaja rasutog tereta obavlja se u lukama Španjolske (36%), slijede Italija sa 32%, Francuska 26% te Portugal 6%. Primat u prekrcaju tekućeg tereta drže talijanske luke sa 40% i francuske sa 30% dok Španjolska i Portugal imaju 25%, odnosno 5% prometa. Najviše generalnog tereta prekrcava se u talijanskim (39%) i španjolskim (35%) lukama, a najmanje u portugalskim (7%). Više od polovine Ro-Ro prometa realizira se u talijanskim lukama (52%), na luke Španjolske i Italije odnosi se 22%, odnosno 25%, dok za luke Portugala ta stopa iznosi manje od 0,5%. Kontejnerski promet razdijeljen je ovako: Španjolska 46%, Italija 35%, Francuska 15% i Portugal 4%.

3.1. Italija i Francuska

Talijanske luke ukupno ostvaruju najveći promet u regiji. Lukama upravlja 25 lučkih uprava u nadležnosti Ministarstva prometa. Najveće luke prema ostvarenom prometu su: Genova, Taranto, Trst, Caglari i Augusta. Luke Fiumicino, Trst, Caglari i Augustino su zbog blizine naftnih rafinerija visoko specijalizirane za prekrcaj nafte i naftnih prerađevina. Najviše prometa rasutim teretom se odvija u lukama koje su locirane u blizini industrijskih postrojenja, poput Ravene i Venecije. Što se tiče prometa kontejnera najveće luke su luke Gioia Tauro, La Spezia, Genova, Caglari i Taranto⁶.

Geografski položaj Francuske te razvijenost njenog cestovnog, željezničkog, zračnog, riječnog i pomorskog prometa važni su za trgovinsku razmjenu unutar cijele Europe. Francuski lučki sustav pored ostalih, čine osam autonomnih luka koje su pod nadležnosti države. Kroz osam autonomnih luka se realizira 80 % francuskog pomorskog prometa. Te luke su: Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes- St. Nazaire,

⁶ Ibidem, str. 88-90

La Rochelle, Bordeaux, Marseille i Guadeloupe. Gotovo polovicu tereta u francuskim lukama čini tekući teret, koji se najviše prekrca u lukama Marseille i Le Havre. Najviše rasutog tereta prekrcaju luke Dunkerque i Marseille, dok se 59 % kontejnera prekrca u luci Le Havre. Luke s najviše prometa u 2006. godini bile su: Marseille, Dunkerque, Le Havre, Calais i Nantes-St. Nazaire⁷.

3.2. Španjolska i Portugal

Španjolska ima 50 luka od državnog interesa kojima upravlja 28 lučkih uprava. Kontrolu i koordinaciju, kao i dizajniranje lučke politike, provodi Ministarstvo javnih radova kroz svoje institucije. Princip rada je takav da lučke uprave osiguravaju svu potrebnu infrastrukturu, a pružanje lučkih usluga prepuštaju privatnim operaterima. Nekoliko lučkih uprava teži razvitku luka u logistička središta koja pružaju čitav niz logističkih i transportnih usluga. Najveći dio prometa u španjolskim lukama čini prekrcaj tekućih tereta, čemu je razlog velik broj naftnih rafinerija u pozadini luka. Također značajnu stavku čini i prekrcaj kontejnera. Najznačajnije španjolske luke su Algeciras, Valencia, Huelva i Bilbao.

Ministarstvo javnih radova i transporta planira i provodi strategije razvitka portugalskih luka. Luke posluju kao dionička društva osnovana državnim novcem, a lučkim zemljištem upravljaju lučke uprave. Portugal ima pet velikih luka: Lisabon, Sines, Leixoes, Setubal, Aveiro. Gotovo cjelokupna prekomorska trgovinska razmjena Portugala se odvija preko ovih luka. Najviše se prekrca tekući i rasuti teret, a najveća luka za te vrste tereta je Sines. Luka Lisabon prekrca najveću količinu kontejnera.

4. Sjeverno more

U države koje imaju obalu na Sjevernom moru ulaze Ujedinjeno Kraljevstvo, Irska, Nizozemska i Belgija. Prema ostvarenom prometu ta je regija druga u Europi. Najviše prometa ostvaruju luke Ujedinjenog Kraljevstva i Nizozemske.

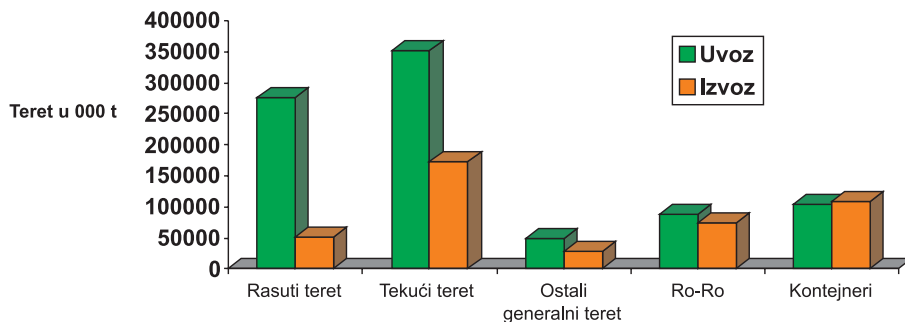
Nizozemska i Belgija su relativno male zemlje s malim tržištem unutar država, no zbog izuzetno razvijenog zaleđa, prvenstveno Njemačke, luke u tim zemljama ostvaruju velik promet. Najveće luke u tim zemljama su Rotterdam i Antwerpen koje su ujedino i najveće Europske luke. Luke su kopnenim prometnicama i unutarnjim plovnim putevima izvrsno povezane sa zaleđem, odnosno tržištem cijele Europe.

Sjevernomorske luke, osim kvalitetom usluge i suvremenošću infrastrukture i opreme, prednost u odnosu na luke Zapadnog Mediterana ostvaruju zbog svoga položaja, odnosno razvijenog industrijskog zaleđa, što brodovima koji pristaju u te luke osigurava teret i za povratno putovanje.

⁷ Ibidem, str. 87

Poput luka Zapadnog Mediterana i Atlantskog luka, sjevernomorske luke najveći promet ostvaruju prekrcajem tekućeg i rasutog tereta te kontejnera.

Grafikon 3. Struktura tereta prema vrsti i smjeru luke Sjevernog mora u 2006. g.



Izvor: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>

Rasuti teret se najviše prekrcava u lukama Nizozemske (44%), potom u lukama Ujedinjenog Kraljevstva (40%), Belgije (14%) i Irske (2%). Gotovo sav tekući teret se prekrcava u lukama Nizozemske (44%) i Ujedinjenog Kraljevstva (40%), luke Belgije prekrcavaju 9%, a Irske svega 1% tereta. Prekrcaj generalnog tereta ravnomjerno je raspoređen na Ujedinjeno Kraljevstvo (35%), Nizozemsku (33%) i Belgiju (30%). Irske luke ostvaruju samo 2% prekrcaja te vrste tereta. Čak 2/3 Ro-Ro prometa se odvija u lukama Ujedinjenog Kraljevstva, slijede luke Belgije (19%), Nizozemske (10%) i Irske (6%). Najviše kontejnerskog prometa ostvaruju nizozemske luke (36%), zatim belgijske luke (34%), luke Ujedinjenog Kraljevstva (26%) i na posljedku irske luke (4%).

4.1. Ujedinjeno Kraljevstvo i Irska

Ukupan promet luka Ujedinjenog Kraljevstva u 2006. godini iznosi više d 570M tona, od čega je 40 luka imalo promet veći od 1,5M tona. Od ukupnog prometa 43% se odnosi na promet tekućeg tereta, a 24% na promet rasutog tereta. Promet kontejnerima iznosi oko 10%. Najveća luka UK prema ostvarenom prometu je luka Immingham sa ostvarenih 58M tona, a slijedi je luka London sa 54M tona. Najveća kontejnerska luka je Felixtowe sa ostvarenih 3M TEU što čini 39% ukupnog prometa kontejnera u Ujedinjenom Kraljevstvu⁸. Sve navedene luke su u vlasništvu privatnih kompanija.

Irska je zemlja koja je imala najviše koristi od ulaska u Europsku uniju. Znatna sredstva koja su uložili u infrastrukturu omogućila su razvoj industrije, odnosno proizvodnje što se odrazilo na povećanje izvoza, a time i na povećanje prometa u lukama.

⁸ Ibidem, str. 92

Irske luke ostvaruju promet od 37M tona. Najveća luka, preko koje se odvija polovica od ukupnog irskog prometa je Dublin. Prekrcaj tereta u irskim lukama je ravnomjerno raspoređen prema vrstama tereta s iznimkom Ro-Ro tereta, čiji je promet niži, i tekućeg tereta, čiji je promet viši od prosjeka.

4.2. Nizozemska i Belgija

Najveća nizozemska luka je luka Rotterdam. Rotterdam je unutarnjim plovnim putovima i razvijenom željezničkom i cestovnom infrastrukturom povezan s cijelom Europom. Plovni put Rajna-Majna-Dunav povezuje Rotterdam s Crnim morem. Luka Rotterdam godišnje ostvaruje promet veći od 400M tona te opslužuje tržište od preko 500M potrošača⁹. Najveća investicija luke je projekt Maasvlakte 2, suvremeno lučko i industrijsko područje s pratećim sadržajima, koje će moći odgovoriti na sve zahtjeve za visokokvalitetnim lučkim uslugama. Ova investicija će proširiti područje luke za 20 %. Za Nizozemsku su još važne luke Ijmuiden, luka za prekrcaj rasutog tereta, i Amsterdam, luka za prekrcaj tekućeg i rasutog tereta.

Belgijska luka Antwerpen, druga po veličini europska luka, jaka je konkurencija Rotterdamu. Luka je u vlasništvu grada, a sve usluge unutar luke pružaju privatne tvrtke. Antwerpen se nalazi na rijeci Shelde, 75 km udaljen od Sjevernog mora. Osim što omogućuje ulazak u luku, rijeka također povezuje Antwerpen sa srednjom Europom. Najviše prometa luke Antwerpen čini prekrcaj tekućih i rasutih tereta, kao i prekrcaj kontejnera (8,2M TEU u 2008. g.¹⁰). Značajan je i promet koji se ostvaruje od prekrcaja automobila.

Belgijska luka Zeebrügge je važna luka za prekrcaj automobila s Dalekog istoka, kao i za proizvode drvene industrije kojima je odredište sjeverna Europa.

Značajna je još i luka Genk, koja se nalazi u unutrašnjosti zemlje, na južnom dijelu rijeke Shelde. Luka najviše prometa ostvaruje prekrcajem kontejnera i rasutog tereta.

5. Baltičko more

U ovoj regiji nalaze se neke od najbogatijih i najsiriromasnijih zemalja Europe iz čega proizlaze i velike razlike u opremljenosti, prometu i konkurentnosti luka.

Regija obuhvaća Švedsku, Norvešku, Dansku, Finsku, Litvu, Letoniju, Estoniju, Poljsku, Rusiju i Njemačku.

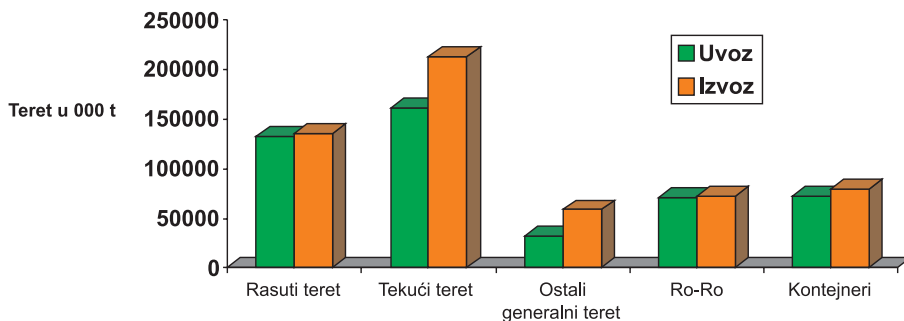
Zemlje na Baltičkom moru, kao i u ostalim regijama, najviše prometa ostvaruju prekrcajem tekućih i rasutih tereta, no za razliku od ostalih zemalja imaju veći Ro-Ro promet i znatno manji kontejnerski promet.

⁹ http://www.portofrotterdam.com/en/about_port/port_description/index.jsp

¹⁰ http://www.portofantwerp.com/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=494020.PDF

Značajne probleme u ovoj regiji stvara njena udaljenost, oštra klima i ograničena dostupnost. Europska unija je najznačajniji trgovinski partner.

Grafikon 4. Struktura tereta prema vrsti i smjeru za luke Baltičkog mora u 2006. g.



Izvor: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>

Daleko najveći promet ostvaruju njemačke luke, slijede norveške, švedske, finske, latvijske i poljske luke. Najmanji promet ostvaruju litvanske luke.

5.1. Švedska, Norveška, Danska i Finska

Švedske luke su u 2006. g. ostvarile promet od 161M tona tereta, od čega se 37% odnosilo na mineralna ulja, a 34% na drvo. Kontejnerski promet je iznosio 1.3M TEU¹¹. Švedska ima jednu od najjačih drvni industrija na svijetu, što se reflektira i na švedske luke koje izvoze velike količine papira, rezanog drva i drvene mase. Osim navedenog, značajnu stavku izvoza čine i mineralna ulja, vozila, željezo i čelik. Najveća švedska luka je Götteborg, dok se velike količine nafte i naftnih prerađevina prekravaju na Brofjorden Terminalu koji je u vlasništvu Preem Petroleuma AB. Značajna je još i luka Malmö, uvozna luka za vozila. Što se tiče trgovinske razmjene, Švedska najviše trguje s Europskom unijom.

Godine 2006. finske luke su zaključile s 103M¹² tona tereta prometa. Najviše se izvoze papir, generalni teret i nafta i naftne prerađevine, dok se najviše uvoze mineralna ulja, ugljen, koks i generalni teret. Najveće finske luke su Sköldvik, Helsinki i Kotka. Finska najviše trguje sa zemljama EU, posebice Njemačkom, Nizozemskom, UK, Estonijom i Belgijom, a izvan EU s Rusijom i Norveškom.

¹¹ Optimar- Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018, Lloyd's Register, Farplay, 2008., str. 103

¹² Ibidem, str. 106

Norveško gospodarstvo je zasnovano na proizvodnji nafte, prirodnog plina, drvne industrije i energetike. Promet u norveškim lukama 2006. g. iznosio je 183M¹³ tona. Najviše prometa se ostvaruje prekrcajem tekućeg tereta i to prvenstveno nafte i naftnih preradevina. Najveći dio trgovinske razmjena Norveška ostvaruje sa zemljama EU.

Danske luke najviše prometa ostvaruju prekrcajem rasutog i tekućeg tereta. Pošto Danska sama proizvodi naftu i plin, većinu tekućeg tereta čine ta dobra. Od rasutog tereta se najviše uvoze ugljen, hrana za stoku i pijesak, a izvoze kreda i vapno. Iz luke Frederica se izvoze najveće količine sirove nafte, dok je luka Kalundborg glavna luka za izvoz poljoprivrednih dobara. Najviše uvoza nafte ostvaruje se preko luke Kopenhagen.

5.2. Istočni Baltik

U 2006. godini estonske luke su ostvarile najveći promet u povijesti, 47,8M tona¹⁴. Zbog svoga položaja i dobre cestovne i željezničke povezanosti čak 78% prometa u estonskim lukama odnosi se na tranzitni promet. Najviše prometa se ostvaruje prekrcajem nafte, dok se najviše trguje sa zemljama Europske unije. Najznačajnije estonske luke su Tallin, Pärnu, Kunda i Sillamäe. U Estoniji se, općenito, povećava promet robom, na što će pozitivno utjecati i željeznička pruga koja će Tallin, preko Moskve, povezivati sa Dalekim istokom. Pruga je zajednička investicija estonske i ruske vlade čime Estonija postaje važna uvozna/izvozna luka za Rusiju,

Latvijske luke su u 2006. ostvarile promet od 55.8M tona, od čega se 49.2M tona odnosi na izvoz, a 6.6M tona na uvoz¹⁵. Razlog takvom omjeru uvoza i izvoza je činjenica da je Latvija glavna trgovačka ruta u regiji. Ventspils, Riga i Liepaja su glavne latvijske luke u kojima se glavnina prometa odnosi na tranzitni promet. Latvija najviše trguje s Njemačkom, Litvom, Estonijom i Rusijom, no njihova trgovinska razmjena sa zemljama izvan baltičke regije je veoma slaba.

Litva ostvaruje najmanji prekomorski promet u regiji. Od ukupnog prometa u lukama više od 50% se odnosi na tekući teret kojeg uglavnom čini tranzit sirove nafte iz Rusije. Glavna Litvanska luka je Klaipedi koja povezuje Bjelorusiju, Ukrajinu i ostale zemlje u zaleđu s Baltičkim morem. Razvoj Istočno-zapadnog transportnog koridora kroz Litvu je od velikog značaja. Važnost toga pravca je prepoznala i Europska komisija koja je odobrila sredstva za poticanje te investicije.

Poljske luke su u 2006. ostvarile 53M tona tereta prometa, od čega je 22M tona iznosio rasuti teret, a 15M tona tekući teret. 34M tona tereta se odnosilo na promet sa EU¹⁶. Gotovo sav prekomorski promet Poljske se odvija preko pet luka. Luka Gdansk

¹³ Ibidem, str. 108

¹⁴ Ibidem, str. 112

¹⁵ Ibidem, str. 115

¹⁶ Ibidem, str. 118

ostvaruje u strukturi najviše prometa, 50%, na luke Gdynia, Szczecin, Swinoujscie i Police otpada po 10% prometa.

Iako država s obiljem resursa, Rusija još uvijek nije dostigla određene standarde koji bi privukli domaće i strane investitore da ulože svoj kapital. Najrasprostranjenija industrija je rudarska, što Rusiju čini radno intenzivnim društvom kojem je neophodna tehnološka modernizacija. Većina te industrije je, s iznimkom naftne i drvne, prilično udaljena od Baltičkog mora stoga ruske luke u tom području nemaju promet koji bi s obzirom na industrijsku proizvodnju zemlje mogle imati. No u novije vrijeme se uočava potencijal koji te luke imaju te se ulažu sredstva potrebna za njihovu revitalizaciju. Najznačajnija ruska luka na Baltiku je Primorsk koja u većoj mjeri služi kao izvozna luka za naftu i naftne proizvode.

Njemačka ima jednu od najvećih i tehnološki najnaprednijih industrija u svijetu. Okosnicu industrije čine proizvodnja željeza, čelika i kemikalija kao i proizvodnja automobila. Centar njemačke industrije je u južnoj njemačkoj i području Rurha. Najveća Njemačka luka je Hamburg koja se nalazi na rijeci Elbi. U 2007. godini luka je ostvarila promet od 140M tona tereta i 9.9M TEU¹⁷, a najviše manipulacija teretom ostvaruje se na kontejnerskim terminalima i petrokemijskom lokalitetima s pristaništima. Luka Hamburg je i najveće europsko čvorište željezničkog kontejnerskog prometa mostom povezana s lukom Lübeck, odnosno s Baltičkim morem. Luka je i razvijenom cestovnom mrežom povezana sa zaleđem.

Druga po veličini njemačka luka je luka Bremen koju čine luka Bremerhaven, na obali Sjevernog mora i luka Bremen, na rijeci Weser. Jednako udaljene od područja Ruhra ove luke predstavljaju izravnu konkurenciju luci Rotterdam. Bremen i Bremerhaven imaju izvrsnu povezanost sa zaleđem putem željeznice, stoga se na taj način transportira više od polovice tereta. Osim željeznice, razvijena je i cestovna mreža te su luke spojene na glavne njemačke cestovne pravce. Lübeck i Rostock su najveće njemačke luke na Baltičkom moru.

Zaključak

Promet je pretpostavka gospodarstvenoga i društvenoga razvitka, pa je vitalni interes svake društvene zajednice podizati razinu kvalitete cjelokupnog prometnoga sustava. Iako samo dio prometnog sustava, lučki sustav ne može kvalitetno funkcionirati bez potpore suvremene željezničke i cestovne infrastrukture.

Pretpostavka razvitku lučkog sustava je suvremena infrastruktura i objekti kao i suvremena tehnologija rada koja se primjenjuje.

Sagledavajući trenutne odnose na europskom lučkom tržištu možemo zaključiti da luke na sjeverozapadu i jugozapadu Europe imaju primat u odnosu na istočni dio Europe gledajući opseg prometa, razinu usluge, kao i razvijenost infrastrukture. Iz

¹⁷ <http://www.hafen-hamburg.de/index.php?lang=en>

svega proizlazi činjenica da istočnoeuropske luke trenutno uopće ne predstavljaju konkurenciju za luke iz ostalih regija.

Kako bi poboljšale svoj položaj na tržištu i povećale razinu konkurentnosti svojih luka, zemlje u regiji Istočnog Mediterana moraju nastaviti intenzivirati provođenje plana razvitka i ulaganja u infrastrukturu. Također trebaju raditi na liberalizaciji tržišta i stvaranju povoljne klime za dovođenje domaćih i stranih investitora.

Uz sve navedeno treba imati na umu da do punog razvoja potencijala neke luke neće doći ukoliko ona nema kvalitetno zaleđe, što znači da zemlje moraju imati i razrađene strategije razvitka nacionalnih gospodarstava.

Najviše potencijala za razvoj vidimo kod turskih luka, prvenstveno zbog pojačanog rasta nacionalnog gospodarstva kao i zbog činjenice da Turska predstavlja veliko pojedinačno tržište. Također očekujemo da će investicijski programi u ruskim lukama donijeti bitno povećanje prometa, posebice izvoza nafte, plina i ostalih energenata.

Položaj Hrvatske i činjenica da u blizini prolaze i sijeku se tri važna paneuropska koridora (X, ogranci Vb/Vc i VII) stvaraju pretpostavke za razvitak transportno-logističkog sektora kao jedne od značajnijih gospodarskih grana zemlje. Hrvatske luke, a posebice luka Rijeka moraju iskoristiti takav potencijal koji je znatno veći od onog koji se trenutno koristi. Prednost luke Rijeka u odnosu na neposredne konkurente, luke Trst i Kopar, je dubina riječkog bazena koji, za razliku od konkurenata, može primiti najveće brodove. Što se tiče najvećih europskih luka, Rotterdam, Antwerpen i Hamburg prednost predstavlja kraći put tereta i do 6 dana. Riječka luka je ambiciozno krenula u projekt Rijeka Gateway u sklopu kojeg se obnavlja infrastruktura i oprema te proširuje kapacitet, no bez modernizacije prometne infrastrukture koja luku spaja sa zaleđem očekivani rezultati luke će izostati.

Ostale lučke regije, iako infrastrukturno i tehnološki mnogo naprednije od regije Istočnog Mediterana moraju konstantno težiti napretku i modernizaciji. Problemi koji se javljaju odnose se prvenstveno na ograničenost lučkih kapaciteta, zakrčenost veza sa zaleđem zagađenje okoliša. Ukoliko žele zadržati trenutne pozicije na tržištu najveće europske luke morat će se suočiti sa ovim problemima prvenstveno iz razloga što se suvremeno tržište veoma brzo mijenja i napreduje te lako potisne one koje zaostaju u razvoju.

Literatura

Knjige

1. Optimar- Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018, Lloyd's Register, Farplay, 2008.

Članci

1. Cetina, I.: Novi vidici Rijeke, Transport i logistika, god. 5., br. 19., prosinac 2008, str. 28-29
2. Hlača, B.: Politika europske unije i morske luke, Pomorstvo, god 21. (2007), br. 1., str. 221-232
3. Vrga, G.: Rijeka Gateway Project 2, Transport i Logistika, god 5., br. 16, srpanj 2008., str. 26-27

Internet

1. http://webservice.apba.es/portal/page?_pageid=384,172474&_dad=portal&_schema=PORTAL
2. <http://www.abports.co.uk/custinfo/ports/imm.htm>
3. <http://www.abports.co.uk/custinfo/ports/imm.htm>
4. <http://www.batumiport.com/en/index.html>
5. [http://www.cerrahogullari.com.tr/ports/PORT%20OF%20IZMIR%20\(TCDD\).htm](http://www.cerrahogullari.com.tr/ports/PORT%20OF%20IZMIR%20(TCDD).htm)
6. <http://www.havengenk.be/>
7. <http://www.havre-port.fr/>
8. http://www.lukabar.me/eng/Port_of_Bar.htm
9. <http://www.luka-kp.si/eng/>
10. <http://www.lukarijeka.hr/>
11. <http://www.maltafreeport.com.mt/default.asp>
12. http://www.mma.gov.mt/ports_mainports.htm
13. <http://www.mmpi.hr/>
14. http://www.olp.gr/index_en.html
15. <http://www.pla.co.uk/>
16. http://www.port.bg/en/ports_rs.html
17. <http://www.port-authority-ploce.hr/koncesionari.asp>
18. <http://www.port-burgas.com/index.html?CategoryID=2&language=1>
19. <http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2b.nsf>
20. <http://www.portofconstantza.com/>
21. <http://www.portoffelixstowe.co.uk/>
22. <http://www.portofrotterdam.com/en/home/>
23. <http://www.portofzeebrugge.be/>
24. <http://www.port-varna.bg/?language=en&id=>
25. <http://www.potiseaport.com/>
26. <http://www.thpa.gr/index.php?lang=en>
27. www.portofantwerp.be/

Sanja Janjatović, Matea Matijević

European regions and ports

Summary

European port system can be divided into four regions. Main differences between ports refer to the level of their infrastructure development as well as the development of the port state economy. In dependence on these factors, ports record different cargo turnovers and different sorts of cargoes handled. For this reason, ports located in the Eastern Europe have significantly smaller turnover and they are still unable to compete with the Western European ports.

Key words: European port system, modern infrastructure, cargo turnover

Acknowledgement

This work has been funded by the Republic of Croatia Ministry of Science, Education and Sports with the Project 112-1121722-1719 and by the European Commission within the STARNETRegio - STARing, a transnational NETwork of regional research-driven marine clusters project of the Seventh Framework Programme (FP7). The work has been prepared under the mentorship of professor Dragan Čišić, Ph.D.

Zahvala

Ovaj je rad izrađen u okviru projekta Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske br. 112-1121722-1719 i projekta Europske Komisije - STARNETRegio - STARing a trans-national NETwork of regional research-driven marine clusters (FP7). Mentor ovog rada je prof. dr. sc. Dragan Čišić.