

ANALIZA I OCJENA STUPNJA USPJEŠNOSTI U POSLOVANJU TERETNIH MORSKIH LUKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Analysis and Assessment of Efficiency Degree in Operation of Cargo Seaports in the Republic of Croatia

prof. dr. sc. Ratko Zelenika

Ekonomski fakultet u Rijeci, Ivana Filipovića 4, Rijeka
E-mail: zelenika@efri.hr

Ana Mrvčić, mag. ek.

Ekonomski fakultet u Rijeci, Ivana Filipovića 4, Rijeka
E-mail: ana_mrvacic@yahoo.com

mr. sc. Helga Pavlić Skender

Ekonomski fakultet u Rijeci, Ivana Filipovića 4, Rijeka
E-mail: hpavic@efri.hr

UDK 656.615(497.5)

Sažetak

Premda se više desetljeća proučava i unapređuje poslovanje teretnih morskih luka, one u Republici Hrvatskoj još uvijek nisu konkurentne takvim lukama u Jadranskom i Sredozemnom moru, stoga je predmet istraživanja u ovom radu bio da se uz pomoć teorijske i praktične spoznaje utvrde aktivnosti koje će dovesti do unapređenja u poslovanju hrvatskih teretnih morskih luka. Na početku razmatranja, poradi boljeg razumijevanja same problematike, predložene su važnije značajke o pomorskom prometu i morskim lukama, kao što su pojam pomorskog prometa i morskih luka, njihove vrste i funkcije. Nakon detaljno elaboriranih značajki posebna je pozornost posvećena teretnim morskim lukama, iznoseći zakonske odrednice za upravljanje njima, opseg teretnog prometa i, konačno, ocjena upravljanja teretnim morskim lukama u Republici Hrvatskoj. S obzirom na činjenicu da je kontejnerski promet vrlo perspektivan oblik prijevoza tereta, izvršena je analiza kontejnerskog prometa te je predstavljena ocjena upravljanja kontejnerskim prometom u morskim lukama. Na temelju dobivenih pokazatelja izneseno je i elaborirano nekoliko prijedloga kojima bi se poboljšalo poslovanje teretnih morskih luka uz podršku Ministarstva, udruženja luka, lučkih uprava i važnijih sudionika u njihovu poslovanju. Na kraju, zaključeno je da bi pritom bilo prijeko potrebno uspostaviti konzistentnu prometnu i lučku politiku koja će biti usklađena sa standardima i propisima Europske unije.

Ključne riječi: pomorski promet, teretne morske luke, kontejner, kontejnerizacija u Republici Hrvatskoj.

Summary

Although in the past decades a number of studies and activities to improve business of cargo ports were carried out, still the cargo seaports in the Republic of Croatia are not competitive in relation to the cargo seaports in the Adriatic and Mediterranean seas, thereby the objective of this thesis was to use theoretical and practical knowledge to establish activities which will lead to improvement in the business activities of cargo seaports in Croatia. At the beginning of this thesis work for a better understanding of the issues, important features of maritime transport and seaports are presented, such as: the concept of maritime transport and ports, types of maritime transport and

ports and the function of maritime ports. After thoroughly elaborated features of maritime transport and seaports special attention was paid to the cargo seaports, setting out the legal guidelines of management of seaports, the movement of freight traffic in seaports and assessment of management of cargo seaports in Croatia. Given the fact that container traffic is one of the most promising forms of transport, an analyze has been made in container traffic and an assessment of container traffic management in the seaports of Croatia is presented. Based on the analysis and evaluation of the degree of business efficiency of cargo ports and container traffic in Croatia a few suggestions for improvement of cargo ports are laid out by the Ministry, port associations, port authorities and major actors in the business of cargo seaports. In the end, it was concluded that to improve freight operations of Croatian ports it is necessary to set a consistent transport and port policies that will be consistent with standards and regulations of the European Union.

Keywords: maritime transport, cargo seaports, container, containerization and the Republic of Croatia

UVOD / Introduction

Morske su luke ključan podsustav u pomorske i prometnom sustavu i akcelerator su prometnih kretanja i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti u državi. One su zbirno mjesto u koje se slijevaju promet i prijevozna sredstva iz svih prometnih smjerova.

Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje temeljeno na povoljnome zemljopisnom položaju. Duga i razvedena morska obala, uz 4.058 km obale hrvatskih otoka, razlog je postojanju velikog broja luka i lučica. Glavnina teretnog prometa odnosi se na luke Rijeku i Ploče. Osnovni je problem tehnološka zastarjelost lučkih kapaciteta, s iskoristivošću na razini od 30 do 50%, što dovodi do pada prometa. Razlog je tome što su hrvatske morske luke tijekom osamdesetih godina prošloga stoljeća propustile obaviti investicijski ciklus ulaganja u suvremene kapacitete i tehnologije, što su ostvarile susjedne konkurentne luke u istom razdoblju. Pritom, glavni negativni čimbenik bila su i ratna zbivanja na prostorima Hrvatske, čime su zadugo prometni tijekovi bili preusmjereni u druge luke.

Iz tih konstatacija proizlazi problem istraživanja: premda se više desetljeća proučavaju i unapređuju tehnički, tehnološki, ekološki, organizacijski, ekonomski i pravni fenomeni hrvatskih morskih teretnih luka, još uvijek one nisu konkurentne i posluju neuspješno u usporedbi s onima u Jadranskom i Sredozemnom moru, što implicira mogobrojne štetne posljedice ne samo za aktivne sudionike u poslovanju teretnih morskih luka nego i za cijelokupno gospodarstvo Republike Hrvatske.

Predmet ovog istraživanja je utvrditi sve relevantne značajke i čimbenike teretnih morskih luka i kontejnerskih terminala, te analizirati stupanj uspješnosti njihova poslovanja u Republici Hrvatskoj, želeći ga unaprijediti uz pomoć prijedloga aktivnosti koje bi poduzelo

Ministarstvo, lučke uprave, lučke kapetanije i važniji sudionici u cjelokupnoj djelatnosti teretnih morskih luka.

Kako su problem i predmet istraživanja definirani, može se reći da su objekt istraživanja - pomorski promet i teretne morske luke.

Problem, predmet i objekt istraživanja nametnuli su potrebu da se postavi sljedeća radna hipoteza: Rezultati istraživanja o pomorskom prometu i morskim lukama općenito, a posebno o ocjeni stupnja uspješnosti u poslovanju važnijih teretnih morskih luka i kontejnerskih terminala u Republici Hrvatskoj, stvaraju platformu za definiranje konkretnih aktivnosti kojima bi se unaprijedilo njihovo poslovanje.

VAŽNIJE ZNAČAJKE O POMORSKOM PROMETU I MORSKIM LUKAMA / *Important features of maritime transport and seaports*

TEMELJNA OBILJEŽJA POMORSKOG PROMETA / *Fundamental characteristics of maritime transport*

Pomorski je promet širi pojam od «pomorskog prijevoza», pa time i od «morskog brodarstva», ali je uži od izraza «pomorsko gospodarstvo» i «pomorstvo». Ako se prihvati definicija izraza «promet», moglo bi se reći da pomorski promet obuhvaća prijevoz morem robe i putnika brodovima, ali i sve operacije i komunikacije u pomorskom prijevozu ili morskom brodarstvu. Čini se da ne bi bilo pogrešno u «pomorski promet» u širem smislu riječi uključiti i djelatnosti: prekomorskoga pakiranja robe, kontrole ukrcanja ili iskrcanja robe u brod ili iz broda, osiguranja plovila, roba i putnika u pomorske prijevozu i opskrbljivanje brodova [5]. Za pomorski transport i promet karakteristično je da se odvijaju po moru, prirodnome i besplatnom putu, različitim vrstama plovila, a zahtijevaju umjetno izgrađene početne i

završne točke – morske luke.

Najvažnije vrste pomorskog prometa su [5]: 1) pomorski linijski promet, 2) pomorski slobodni promet i 3) pomorski tankerski promet.

TEMELJNA OBILJEŽJA MORSKIH LUKA / *Fundamental features of seaports*

Luka je prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda, zaštitu od djelovanja neprijateljskih napada. To je mjesto gdje mogu krcati gorivo, vodu i hranu, obaviti popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima, zatim čišćenje svih dijelova, te sigurno i brzo iskrcati, ukrcati ili prekrcati teret i putnike, ili se može odmoriti posada [4].

Zbog složenosti lučkog sustava s obzirom na brojnost djelatnosti i sudionika u poslovanju, te prema na njihovoj ulozi i značenju u gospodarskom sustavu, ima različitih podjela luke, ovisno o aspektu i svrhi promatranja. Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama one se razvrstavaju [15]:

- prema namjeni kojoj služe, - na: luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene;
- prema svojoj veličini i značenju, luke otvorene za javni promet dijele se na: luke osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, luke županijskoga i luke lokalnog značenja;
- prema djelatnostima što se obavljaju u lukama za posebne namjene, one mogu biti: vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma, industrijske luke, športske luke, ribarske luke, i dr.;
- prema značenju za Republiku Hrvatsku luke za posebne namjene dijele se na: luke od značenja za Republiku Hrvatsku i luke od županijskog značenja.

Jedna od najvažnijih zadaća luka je da prate novonastale promjene i prilagođuju se sve većim količinama roba, ali i promjenama koje se zbivaju kod glavnih nositelja međunarodne razmjene dobara.

Suvremene su luke ključna središta prometa, trgovine i industrije, pa se njihove djelatnosti po bitnim obilježjima mogu svrstati u jednu od tri osnovne funkcije [1]: 1) prometna funkcija luke, 2) trgovačka funkcija luke i 3) industrijska funkcija luke.

ANALIZA I OCJENA STUPNJA USPJEŠNOSTI U POSLOVANJU TERETNIH MORSKIH LUKA OD POSEBNOG ZNAČENJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU / *Analysis and assessment of efficiency business degree seaports of special importance for Croatia*

ZAKONSKE ODREDNICE UPRAVLJANJA MORSKIM LUKAMA U REPUBLICI HRVATSKOJ / *Legal determinants of managing seaports in Croatia*

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama osnova je za razvoj hrvatskih morskih luka i cjelokupnoga lučkog sustava. Njime se utvrđuju i definiraju uloga i važnost pojedinih luka u hrvatskome gospodarskom sustavu. Prema Zakonu one se razvrstavaju u tri skupine: luke od osobitoga (međunarodnog) značenja za Republiku Hrvatsku, luke županijskog značenja i luke lokalnog značenja. Razvrstaj luka otvorenih za javni promet osobito je bitan za ukupno uređenje lučkog sustava u Hrvatskoj jer se uvrštanjem pojedine luke u neku od zakonskih kategorija utvrđuje osnivač lučke uprave i način pribavljanja sredstava za izgradnju kapitalnih objekata lučke podgradnje i nadgradnje.

Uz luke otvorene za javni promet postoje i luke posebne namjene, prema namjeni kojoj služe. Upravljanje, izgradnja i održavanje luka otvorenih za javni promet odvija se preko lučke uprave, dok je upravljanje lukom posebne namjene povjereno nositelju koncesije.

Osnivač lučke uprave za luke razvrstane u luke od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku je Vlada, dok za luke od županijskog i lokalnog značenja na području jedne županije lučku upravu osniva županijsko poglavarstvo, i to redovito jednu za sve luke otvorene za javni promet. Odlukom o osnivanju lučke uprave određuje se lučko područje, dakle pomorsko dobro za koje je mjerodavna lučka uprava, te utvrđuju lučke djelatnosti i objekti podgradnje i nadgradnje na tom području [3].

Pritom, ustrojeno je pet lučkih uprava za luke od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku [3]:

- Rijeka i Ploče za teretni promet,
- Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik za putnički promet.

ANALIZA I OCJENA PROMETA U TERETNIM MORSKIM LUKAMA OD POSEBNOG ZNAČENJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU / Analysis and evaluation of transport of cargo ports in special importance for Croatia

Ocjena teretnoga prometa u hrvatskim morskim lukama / Evaluation of cargo transport in Croatian seaports

Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnome zemljopisnom položaju. Osnovna je prednost duboki prodor Jadranskog mora u kontinent, pa to omogućuje najkraću i najpovoljniju vezu država iz hrvatskoga zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. Jedna od značajnih prednosti što ih pruža hrvatska obala je i dubina mora, u prosjeku između 50 i 100 m. To omogućuje pristup luci i najvećim brodovima. Valja još naglasiti da je Hrvatska smještena na sjecištu dvaju međunarodnih paneuropskih prometnih koridora V. i X., od kojih su za povezanost morskih luka bitni ogranci koridora V.b (Rijeka – Budimpešta) i V.c (Ploče – Budimpešta).

Kretanje ukupnoga teretnog prometa u morskim lukama u unutarnjem i vanjskom prometu u razdoblju od 1999. do 2008. godine u Republici Hrvatskoj može se vidjeti u tablici 1.

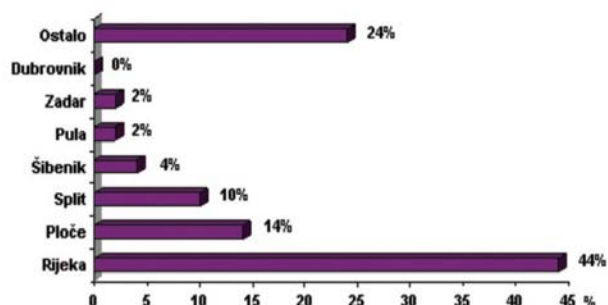
Iz podataka u tablici razvidno je da ukupan teretni promet u hrvatskim morskim lukama ima tendenciju rasta, pa je on od 1999. do 2007. godine zabilježen od 85%. Međutim, 2008. godine dolazi do pada teretnog prometa za 3%, ili 874.000 tona.

Najveći teretni promet unutar granica Republike Hrvatske zabilježen je 2004. godine i iznosio je 5.098.000 tona. Nakon toga opada unutrašnji promet tereta: 2008. godine ostvareno je 4.603.000 tona, što je u usporedbi s 2004. godinom 10% manje. Za razliku od unutarnjeg prometa, međunarodni promet ima tendenciju rasta; najveći je ostvaren 2007. godine s 25.143.000 tona, što je u usporedbi s 1999. godinom 87% više. S obzirom na pojavu gospodarske svjetske

krize, 2008. godine nastaje pad i ukupnoga i međunarodnoga teretnog prometa. Međunarodni je smanjen za 2% u 2008. u usporedbi s 2007. godinom. U međunarodnom teretnom prometu prevladavao je uvoz sve do 2008. godine, kada tranzit obuhvaća 39,2% ukupnoga međunarodnog prometa, dok uvoz čini 37,9%, a na izvoz otpada 22,9%.

Tranzitna važnost Hrvatske proizlazi iz prostornog položaja dvaju važnih transeuropskih prometnih koridora: longitudinalnoga i transverzalnoga [8].

Udio morskih luka: Rijeke, Ploča, Splita, Šibenika, Pule, Zadra i Dubrovnika u ukupnome teretnom prometu morskih luka Republike Hrvatske u 2007. godini prikazan je na grafikonu 1.



Grafikon 1. Udio morskih luka: Rijeke, Ploča, Splita, Šibenika, Pule, Zadra i Dubrovnika u ukupnome teretnom prometu morskih luka RH u 2007. godini
Chart 1. The share of the seaports of Rijeka, Ploče, Split, Pula, Zadar and Dubrovnik in the total freight traffic of Croatian ports in 2007

Izvor: Statistički podaci Luke Rijeka d.d., <http://www.port-authority-ploce.hr/statistika.asp> (10.3.2010.), http://www.portsplit.com/index.php?option=com_content&task=view&id=34&Itemid=51 (12.3.2010.), http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp (25.2.2010.), <http://www.lup.hr/propisi/teret.htm>

Tablica 1. Promet tereta u hrvatskim morskim lukama u razdoblju od 1999. do 2008. godine
Table 1. Cargo traffic in the Croatian seaports in the period from 1999 to 2008 (u 000 tona)

	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
Uk. promet	16.283	16.886	19.056	18.584	20.320	25.246	26.201	26.326	30.097	29.223
UNUTRAŠNJI PROMET										
Ukupno	3.136	2.729	2.600	2.839	3.285	5.098	4.924	4.933	4.954	4.603
MEĐUNARODNI PROMET										
Ukupno	13.147	14.157	16.456	15.745	17.035	20.148	21.277	21.393	25.143	24.620
Izvoz	3.728	5.471	5.847	4.597	4.053	4.809	5.145	6.183	6.357	5.646
Uvoz	6.739	6.877	6.815	6.705	7.364	7.757	8.330	7.869	9.674	9.329
Tranzit	2.680	1.809	3.794	4.443	5.618	7.582	7.802	7.341	9.112	9.645

Izvor: „Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2009“, Zagreb, 41. godina, 2009., str. 342.

(28.4.2010.); B Kesić, A. Jugović, T. Poletan Jugović, A. Perić Hadžić: *Studija „Položaj luka sjevernog Jadrana (RIJEKA, PULA, ZADAR I ŠIBENIK) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske“*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2008., str. 14.; N. JOLIĆ: *„Strengthening social dialogue in the process of structural adjustment and private sector participation in ports in Bulgaria, Romania and Croatia“*, Prometni fakultet Zagreb, Zagreb, 2008., str. 27. i 28.

Iz grafikona se vidi da Luka Rijeka ostvaruje 44% ukupnoga hrvatskoga teretnog prometa morskih luka, što je čini najvažnijom i najvećom teretnom lukom u Republici Hrvatskoj. Sukladno podacima iz grafikona, u nastavku su izdvojene Luka Rijeka, Luka Ploče, Luka Split i Luka Šibenik kao teretne luke od posebnog značenja za Republiku Hrvatsku, te Luka Pula, Luka Zadar i Luka Dubrovnik kao manje hrvatske teretne luke.

Ocjena prometa tereta Luke Rijeka / Evaluation of cargo transport in the port of Rijeka

Riječka je luka zakonskom regulativom Republike Hrvatske razvrstana kao luka osobitog međunarodnog i

gospodarskog značenja pa joj je dodijeljen status luke otvorene za međunarodni javni promet [9]. Najveća je i najvažnija hrvatska luka. Struktura njezina teretnog prometa za razdoblje od 1996. do 2009. godine prikazana je u tablici 2.

Iz tablice 2. razvidno je da je maksimalni teretni promet Luke Rijeka ostvaren u 2007. godini, s 13.212.464 tone. Usporedi li se to s 2008. godinom, kad je bilo 12.391.591 tonu, uočava se pad za 6,2%. U 2009. godini iznos pada na 11.238.154 tone, što je 14,9% manje nego u 2007. godini i 9,3% manje od 2008. godine.

S obzirom na negativan utjecaj krize, pad poslovanja bio je očekivan pa su, uz mjere štednje i racionalizacije poslovanja, rezultati ipak bolji od predviđenih. Luka Rijeka povećala je svoju konkurentnost nakon izgradnje novih prometnica, posebno s punim profilom autoceste na koridoru prema Budimpešti [25].

Prema strukturi tereta, tekući teret čini 50 do 70% ukupnog prometa Luke Rijeka. Iz toga proizlazi da je promet prema količinama tereta pod izravnim utjecajem ostvarenoga prometa tekućeg tereta. Drugi u strukturi ukupnog teretnoga prometa je rasuti teret, s od 20 do 30%.

Tablica 2. Promet Luke Rijeka po strukturi tereta za razdoblje od 1996. do 2009. godine
Table 2. Transport of the port of Rijeka by the structure of cargo in the period from 1996 until 2009

(u tonama)

Godine	Generalni teret		Rasuti teret		Drvo		Tekući teret		Ukupno	
	tone	%	tone	%	tone	%	tone	%	tone	%
1996.	686.078	9,8	1.484.317	21,3	138.818	2,0	4.670.544	66,9	6.979.757	100,0
1997.	697.029	8,9	1.689.487	21,4	134.431	1,7	5.357.810	68,0	7.878.757	100,0
1998.	610.135	6,9	2.520.658	28,4	143.880	1,6	5.597.800	63,1	8.872.473	100,0
1999.	728.207	9,4	1.681.118	21,6	133.257	1,7	5.236.925	67,3	7.779.507	100,0
2000.	795.399	11,6	1.603.483	23,4	165.251	2,4	4.285.360	62,6	6.849.493	100,0
2001.	831.951	10,5	1.925.659	24,4	150.620	1,9	4.993.235	63,2	7.901.465	100,0
2002.	791.239	9,9	1.733.067	21,8	201.706	2,5	5.244.180	65,8	7.970.192	100,0
2003.	1.061.748	10,8	2.327.629	23,7	167.829	1,7	6.259.000	63,8	9.816.206	100,0
2004.	1.392.089	12,0	3.080.723	26,6	181.886	1,6	6.916.963	59,8	11.571.661	100,0
2005.	1.435.225	12,1	3.186.176	26,9	219.580	1,8	7.022.789	59,2	11.863.770	100,0
2006.	1.572.997	14,4	3.199.707	29,4	236.438	2,2	5.877.906	54,0	10.887.048	100,0
2007.	2.155.506	16,3	3.142.518	23,8	325.551	2,5	7.588.889	57,4	13.212.464	100,0
2008.	2.373.810	19,1	3.377.560	27,3	276.057	2,2	6.364.164	51,4	12.391.591	100,0
2009.	2.112.870	18,8	2.873.487	25,5	220.975	1,9	6.060.822	53,8	11.268.154	100,0

Izvor: Statistički podaci Luke Rijeka d.d.

Analizirajući promet riječke luke s obzirom na kretanja tereta u razdoblju od 2000. do 2008. godine, uočava se da je tranzitno tržište i dalje najvažnije (tablica 3.).

obale, u prirodnom zaljevu sjeveroistočno od ušća rijeke Neretve, te ju je Vlada Republike Hrvatske proglasila teretnom lukom od posebnog značenja. Na sljedećoj

Tablica 3. Promet riječke luke po smjerovima kretanja za razdoblje od 2000. do 2008. godine
Table 3. Transport in the port of Rijeka by the directions of movement in the period since 2000 to 2008
(u tonama)

Godine	Domaći promet		Tranzit		Ukupno	
2000.	552.046	22,6	1.888.065	77,4	2.440.111	100,0
2001.	764.862	27,8	1.982.618	72,2	2.747.480	100,0
2002.	719.280	27,7	1.876.700	72,3	2.595.980	100,0
2003.	1.057.831	30,6	2.400.874	69,4	3.458.705	100,0
2004.	1.141.529	25,0	3.427.144	75,0	4.568.673	100,0
2005.	1.450.927	30,4	3.324.984	69,6	4.775.911	100,0
2006.	1.689.497	34,4	3.217.408	65,6	4.906.905	100,0
2007.	1.672.138	30,0	3.893.548	70,0	5.565.686	100,0
2008.	2.632.196	44,6	3.268.108	55,4	5.900.304	100,0

Izvor: Statistički podaci Luke Rijeka d.d.

Udio tranzita u promatranom razdoblju u prosjeku iznosi 69%, što je više od dvije trećine ukupnog prometa Luke Rijeka. Najveći tranzitni promet ostvaren je 2007. godine i iznosi 3.893.548 tona. U 2008. godini zabilježen je pad u usporedbi s 2007. za 16%; uzrok je smanjenje prekomorske trgovinske razmjene zbog svjetske gospodarske krize. Što se tiče domaćeg prometa, nakon 2002. godine on raste i najveći je u 2008. godini, s 2.632.196 tona, ili 57% više nego u prethodnoj godini. U prosjeku domaći promet čini 30% ukupnoga.

Ocjena teretnog prometa Luke Ploča / Evaluation of cargo transport in the port of Ploče

Luka Ploče smještena je na južnom dijelu jadranske

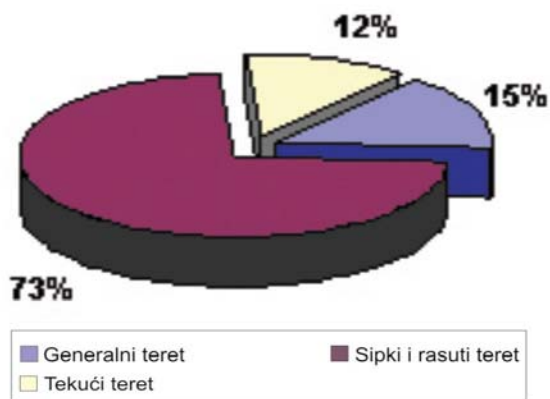
tablici prikazuje se kretanje prometa u pločanskoj luci po vrsti tereta u razdoblju od 1988. do 2009. godine.

Luka Ploče je tijekom Domovinskoga rata doživjela znatan pad prometa. Prema podacima u tablici, ukupan teretni promet 1991. godine bio je 2.213.000 tona, što je 51% manje nego u 1988., kada je iznosio 4.577.000 tona. U poslijeratnom razdoblju, Luka Ploče ponovno bilježi rast pa je 2008. godine ukupan promet tereta 5.142.000 tona, što je ujedno i najveći ostvareni promet u ovoj luci. Godine 2009. ukupni promet opada za 44% u usporedbi s 2008. godinom, kao rezultat svjetske gospodarske krize na tržištima s kojima pločanska luka ostvaruje najbolje rezultate. Na grafikonu 2. struktura je prometa Luke Ploča prema vrsti tereta u 2009. godini.

Tablica 4. Promet Luke Ploča po vrsti tereta u razdoblju od 1988. do 2009. godine
Table 4. Transport in the port of Ploče by the type of cargo in the period from 1988 until 2009
(u 000 tona)

Godina	1988.	1991.	1994.	2000.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.
Generalni teret	881	521	206	266	346	301	405	565	539	439
Sipki i rasuti teret	3.336	1356	39	417	1.518	2.211	2.291	3.098	4.027	2.080
Tekući teret	360	336	23	121	167	303	485	551	576	350
Ukupni promet	4.577	2.213	268	804	2.031	2.815	3.181	4.214	5.142	2.869

Izvor: <http://www.port-authority-ploce.hr/statistika.asp> (10. 3. 2010.)

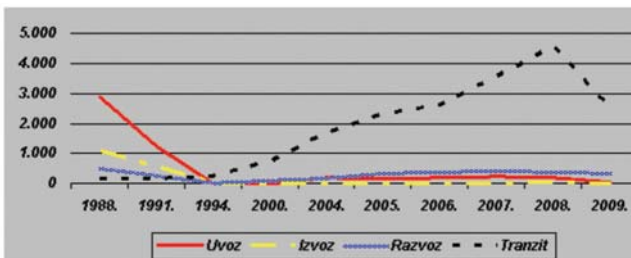


Grafikon 2. Struktura prometa Luke Ploča prema vrsti tereta u 2009. godini
 Chart 2. Structure of the Ploče port traffic by the type of cargo in 2009

Izvor: Podaci iz tablice 4.

Podaci s grafikona upućuju na činjenicu da se u strukturi ukupnoga teretnog prometa u 2009. godini najveći dio odnosi na sipki i rasuti teret, i to 73%. Tomu je prije svega uzrok intenzivan prekrcaj ugljena za talijanske termoelektrane i petrokoksa za "Dalmacijacement", ali i zbog velikih lučkih usluga za korisnike u Bosni i Hercegovini. Najmanji udio u ukupnom prometu čini tekući teret, i to 12%. Generalni teret u ukupnom teretnom prometu iznosi 15%, a treba posebno istaknuti trend porasta kontejnerskog prometa u okvirima generalnih tereta.

Uzimajući u obzir robna kretanja kroz Luku Ploče iz grafikona 3., vidi se da u ukupnom prometu prevladava tranzitni promet. Od 1994. godine on čini u prosjeku 85%. To pokazuje da je ova luka u potpunosti u funkciji gospodarstva susjedne Bosne i Hercegovine, a znatno manje Srbije, Crne Gore, Mađarske i drugih država u srednjoj Europi.



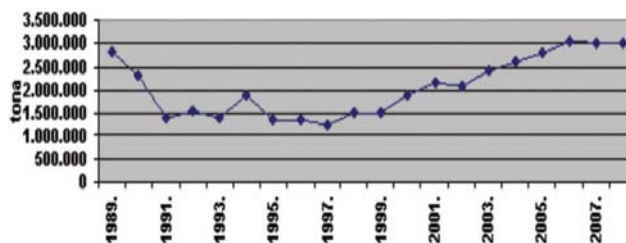
Grafikon 3. Promet Luke Ploča po smjerovima kretanja za razdoblje od 1988. do 2009. godine
 Chart 3. Traffic in the port of Ploče by the directions of movement in the period from 1988 until 2009

Izvor: <http://www.port-authority-ploce.hr/statistika.asp> (10.3.2010.)

Iz godine u godinu tranzitni promet raste, izuzevši 2009. godinu, s padom ukupnoga pa time i tranzitnog prometa za 44,8% u usporedbi s 2008. godinom. Ostatak tereta odnosi se na razvoz između ove luke i industrijskih luka, a oko 5% na domaći teret namijenjen njezinu zaleđu.

Ocjena teretnoga prometa u Luci Splitu / Evaluation of cargo transport in the port of Split

Luka Split u predratnim je godinama imala vodeće mjesto među srednjodalmatinskim lukama po robnom prometu, a treća je po veličini hrvatska luka u proteklih 30-ak godina [10]. Kretanje teretnog prometa od 1989. do 2008. godine prikazano je u grafikonu 4.



Grafikon 4. Teretni promet u Luci Splitu od 1989. do 2008. godine
 Chart 4. Cargo traffic in the port of Split from 1989 until 2008

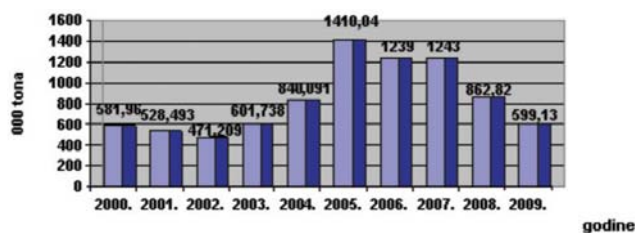
Izvor: http://www.portsplit.com/index.php?option=com_content&task=view&id=34&Itemid=51 (12. 3. 2010.)

Na grafikonu je razvidna, uz manje oscilacije, tendencija pada ukupnoga teretnog prometa u ovoj luci u razdoblju od 1989. do 1997. godine. Od 1998. do 2006. godine dolazi do rasta ukupnoga teretnog prometa, dok je u 2007. i 2008. zabilježen mali pad u usporedbi s 2006. godinom. U razdoblju od 1989. do 2008. godine najveći je teretni promet bio u 2006. godini, kad je iznosio 3.032.701 tonu, a najmanji je ukupni teretni promet ostvaren 1997. godine, s 1.248.183 tone. Uspoređujući 2008. godinu s 2006., dolazi do pada ukupnoga teretnog prometa za 1,3%.

Za splitski lučki bazen podaci pokazuju da je teretni promet gotovo u cijelosti u funkciji industrije u Kaštelanskom zaljevu, pa je uloga Luke Splita u međunarodnome teretnom prometu neznatna. Može se zaključiti da je zbog toga budućnost Luke Splita u razvoju putničkog prometa [10].

OCJENA TERETNOGA PROMETA LUKE ŠIBENIKA / Evaluation of cargo transport in the port of Šibenik

Luka Šibenik prema veličini i značenju proglašena je lukom od osobitoga međunarodnoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku [21]. Tijekom Domovinskoga rata gotovo je u cijelosti bila prestala s radom, ali je u novije vrijeme došlo do oživljavanja prometa na terminalu za soju i umjetno gnojivo [11]. Na grafikonu se prikazuje kretanje ukupnoga teretnog prometa u Luci Šibeniku od 2000. do 2009. godine.



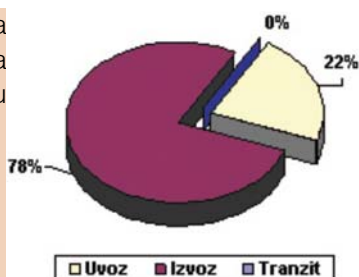
Grafikon 5. Teretni promet u Luci Šibeniku u razdoblju od 2000. do 2009. godine
Chart 5. Cargo traffic in the port of Šibenik in the period from 2000 until 2009

Izvor: http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp (25.2.2010.)

Na temelju prikazanih podataka o teretnom prometu u Luci Šibeniku može se uočiti da on u promatranom razdoblju od 2000. do 2009. godine varira. Maksimalan je ostvaren u 2005. godini i iznosi 1.410.040 tona. U 2006. godini nastaje pad i taj se trend nastavio do danas. U usporedbi s 2005., u 2009. godini zabilježen je pad prometa za 57,5% a prema prethodnoj godini još za 30,5%.

Prema grafikonu 6., u 2009. godini u strukturi ukupnog prometa Luke Šibenika najveći udio, i to čak 78%, odnosi se na izvoz, dok je tranzitni promet potpuno zapostavljen. Ostatak je prometa uvoz, i iznosi 22% ukupnog prometa.

Grafikon 6. Struktura prometa Luke Šibenika prema kretanjima u 2009. godini
Chart 6. The traffic structure of the port of Šibenik by the movements in 2009



Izvor: http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp (25.2.2010.)

OCJENA PROMETA U TERETNIM MORSKIM LUKAMA OD POSEBNOG ZNAČENJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU / Evaluation of transport in seaports of special importance for Croatia

Glavnina teretnog prometa u hrvatskim lukama ostvaruje se u Rijeci i Pločama, i to su glavne teretne luke Republike Hrvatske, ostvarujući gotovo 90% ukupnoga teretnog prometa hrvatskih luka od osobitoga gospodarskog interesa.

Provedena analiza ove djelatnosti u morskim lukama od posebnog značenja za Republiku Hrvatsku pokazuje porast teretnog prometa.

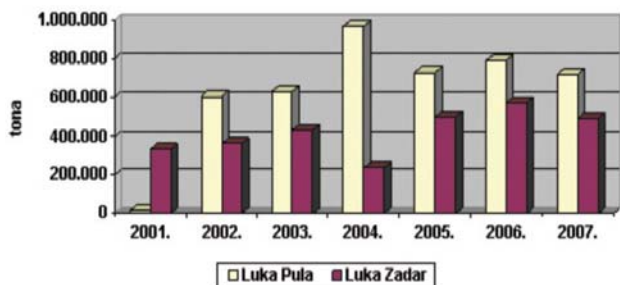
Razlozi za tu pojavu jesu [2]:

- sređivanje političkih i gospodarskih prilika u Republici Hrvatskoj,
- razvoj nacionalnoga gospodarstva i povećanje domaćeg prometa,
- vraćanje izgubljenih tereta iz tranzitnog tržišta,
- postupna implementacija zakonskih odrednica, proces restrukturiranja i privatizacije lučkog sustava,
- modernizacija i izgradnja lučkih kapaciteta,
- povezivanje luka sa zaleđem suvremenim cestovnim prometnicama.

ANALIZA I OCJENA STUPNJA USPJEŠNOSTI U POSLOVANJU MANJIH TERETNIH MORSKIH LUKA U REPUBLICI HRVATSKOJ / Analysis and assessment of efficiency degree in operation of small cargo seaports in the Republic of Croatia

Kao manje teretne morske luke u Republici Hrvatskoj u nastavku su izdvojene Luka Pula, Luka Zadar i Luka Dubrovnik.

Na osnovi podataka o teretnom prometu u lukama Puli i Zadru prikazanih u grafikonu 7. moguće je utvrditi da teretni promet u analiziranom razdoblju od 2001. do 2007. godine varira u obje luke. Najveći teretni promet u Luci Puli bio je 2004. godine, od 969.424 tone. U 2007. godini ostvaren je promet od 716.218 tona, što je 6% manje u usporedbi s 2004. godinom. U Luci Zadru najveći teretni promet bio je 2006. godine, s 570.000 tona, dok u 2007. on opada za 13,5% u usporedbi s 2006. godinom.



Grafikon 7. Teretni promet u lukama Zadru i Puli u razdoblju od 2001. do 2007. godine
 Chart 7. Cargo traffic in the port of Zadar and port of Pula in the period from 2001 to 2007

Izvor: <http://www.lup.hr/propisi/teret.htm> (28.4. 2010.), B. Kesić, A. Jugović, T. Poletan Jugović, A. Perić Hadžić: *Studija „Položaj luka sjevernog Jadrana (RIJEKA, PULA, ZADAR I ŠIBENIK) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske“*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2008., str. 14.

Značenje teretnog prometa u Luci Puli za Republiku Hrvatsku najbolje pokazuje njezina usporedba s ostalim hrvatskim teretnim lukama. U 2007. godini Luka Pula zabilježila je teretni promet od 716.218 tona, dok je iste godine u Rijeci on bio 12.824.000 tona, u Pločama 4.214.000 tona, u Šibeniku 739.000 tona i u Zadru 493.000 tona. To je i više nego vrijedan argument zašto Luka Pula nije u skupini luka od osobitoga gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku, već je po Zakonu od pomorskog dobru i morskim lukama Republike Hrvatske ona definirana kao luka od županijskog značenja [11].

O važnosti Luke Zadra za hrvatski lučki, prometni i gospodarski sustav govori činjenica da je klasificirana i kao luka od osobitoga gospodarskog međunarodnog značenja. U tom je kontekstu zanimljivo utvrditi s kolikim udjelom sudjeluje u ukupnome teretnom prometu svih luka od osobitoga gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku. Konkretno, 2006. godine udio joj je bio je 3,6%. Iz toga i iz činjenice o varirajućemu teretnom prometu u razdoblju od 2000. do 2007. godine izlazi da Luku Zadar treba razmatrati u okviru razvitka putničkog prometa.

Luka Dubrovnik smještena je u Gružu. Teretna joj je funkcija smanjena ukidanjem željezničke pruge sa zaleđem i nadomještena je povećanom djelatnošću putničkoga prometa, i domaćega i međunarodnog (turističkog) [7]. Tablica 5. prikazuje teretni promet Luke Dubrovnik u 2006. i 2007. godini.

Tablica 5. Promet Luke Dubrovnik po smjerovima kretanja u 2006. i 2007. godini
 Table 5. Traffic port of Dubrovnik by the directions of movement in 2006 and 2007

(u tonama)

Godine	2006.	2007.
Uvoz	302	131
Izvoz	120	0
Tranzit	0	0
Razvoz	6.551	8.489
Ukupno	6.973	8.620

Izvor: N. Jolić: „Strengthening social dialogue in the process of structural adjustment and private sector participation in ports in Bulgaria, Romania and Croatia“, *Prometni fakultet Zagreb*, 2008., str. 27. i 28.

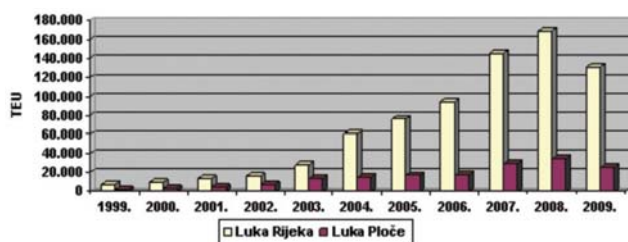
Iz tablice vidi se izrazito malen teretni promet. U 2007. godini dolazi do pada uvoza za 56,6% u usporedbi s 2006. godinom. Izvoz i tranzit potpuno nestaju, dok razvoz raste za 29,6%. Budući da razvoz ima najveći udio u ukupnome teretnom prometu, i to 98,5%, tako u 2007. dolazi i do porasta ukupnoga teretnog prometa za 23,6% prema 2006. godini.

Luka Dubrovnik već neko vrijeme bilježi stalan pad teretnoga prometa, što potvrđuje postavljenu tezu o suvišnosti da se ovdje razvija teretna luka. Uloga Luke Dubrovnik u sustavu putničkih luka Republike Hrvatske od iznimne je važnosti, u longitudinalnom povezivanju hrvatske obale i u razvijanju i oplemenjivanju turističke ponude, prihvaćanjem velikih cruiser-brodova [2]. Da razvojni planovi Luke Dubrovnik idu u smjeru putničke luke, pokazuje podatak da se na mjestu stare teretne luke planira izgraditi suvremeni putnički terminal.

ANALIZA I OCJENA KONTEJNERSKOG PROMETA U MORSKIM LUKAMA REPUBLIKE HRVATSKE / Analysis and assessment of container traffic in seaports of the Republic of Croatia

U Republici Hrvatskoj što se tiče kontejnerskoga prometa glavnu ulogu ima Luka Rijeka, a druga je po veličini takva prometa Luka Ploče. Obje u novije vrijeme bilježe konstantan rast kontejnerskog prometa. Ostale hrvatske luke nemaju specijalizirane kontejnerske terminale, iako postoji kontejnerski promet u Splitu i Zadru, ali on je zanemariv. Zbog toga je u nastavku pozornost posvećena lukama u Rijeci i Pločama, s glavnom ulogom u kontejnerskom prometu u Republici Hrvatskoj. Iz grafikona 8. za kontejnerski se promet u razdoblju od 1999. do 2009. godine, prije svega,

vidi veća konkurentnost riječke luke u usporedbi s pločanskom.



Grafikon 8. Kontejnerski promet u lukama Rijeci i Pločama u razdoblju od 1999. do 2009. godine
Chart 8. Container traffic in the port of Rijeka and Ploče in the period from 1999 until 2009

Izvor: Statistički podaci Luke Rijeke d.d., <http://www.luka-ploce.hr/hr/tkontejneri.php> (16.3.2010.)

Razmotrivši podatke iz grafikona 8. može se ustvrditi stalan rast kontejnerskoga prometa u riječkoj luci od 1999. do 2008. godine, sa 6.866 na 168.761 TEU-a. U 2009. godini bio je ukupni kontejnerski promet od 130.740 TEU-a, što je u usporedbi s rekordnom 2008. godinom, manje za 23%.

U Luci Pločama tako se uočava konstantan rast kontejnerskog prometa od 1999. do 2008. godine. U 2007. godini on se povećao za 62% u odnosu prema 2006. godini, dok je u 2008. zabilježen rast od 19% u usporedbi s prethodnom godinom. Zbog negativnih globalnih ekonomskih kretanja, i promet u pločanskoj luci u 2009., kao i u drugim svjetskim lukama, znatno je bio manji nego u 2008. godini. Promet kontejnera iznosio je 25.931 TEU, što je za 25% manje od prometa u prethodnoj godini [22].

Iz prethodne analize kontejnerskog prometa vidi se da je u Rijeci i u Pločama u porastu. U Luci Rijeci rezultat je to prvenstveno redovitih feeder-linija prema najvećim lukama na Mediteranu i vraćanje domaćeg tereta iz koparske u riječku luku. S dovršetkom radova na proširenju kontejnerskog terminala Brajdica i izgradnjom Zagrebačke obale očekuje se daljnji porast kontejnerskog prometa u riječkoj luci, do čak milijun TEU-a. Luka Ploče, koja također proteklih godina ima konstantan rast kontejnerskog prometa, očekuje i njegov daljnji porast jer su u tijeku završni radovi na izgradnji modernoga kontejnerskog terminala.

PRIJEDLOG AKTIVNOSTI ZA UNAPREĐENJE POSLOVANJA U TERETNIM MORSKIM LUKAMA U REPUBLICI HRVATSKOJ / Proposal of activities for the improvement of business in cargo seaports in Croatia

AKTIVNOSTI MINISTARSTVA MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE / Activities of Ministry of the sea, transport and infrastructure

Kada se raspravlja o aktivnostima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture kako bi se unaprijedilo poslovanje u teretnim morskim lukama u Republici Hrvatskoj, naglasak treba staviti na poboljšanje postojećih zakonskih okvira kao preduvjeta za uspješno poslovanje sustava lučkih poduzeća. Prijedlog za takve aktivnosti, s obzirom na ovlasti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, bio bi:

- jasno koncipirati prometnu i lučku politiku kojom država regulira i determinira razvoj svojega lučkog sustava, ali i pojedinih luka u sastavu toga sustava,
- usklađivati pomorsku i prometnu politiku i zakonsku regulativu s propisima Europske unije,
- učiniti jasnu distinkciju između teretnih i putničkih luka, pa, s tim u svezi, odrediti prioriteta ulaganja,
- osloboditi poslovanje teretnih morskih luka od nepotrebnih administrativnih formalnosti što usporavaju teretni promet,
- ulagati u dobru prometnu povezanost što izravno utječe na razvoj luke (za teretnu morską luku vrlo je bitna željeznička povezanost sa zaleđem zbog mogućnosti jednokratnog prijevoza veće količine tereta),
- smanjiti preopterećenje u cestovnom prometu i, s tim u vezi, troškove povezane sa zaštitom okoliša i eksploatacijskim troškovima, prebacivanjem tereta s cestovnoga na pomorski transport,
- zakonskom se regulativom trebaju stimulirati nove investicije u lukama i općenito njihov razvoj, tako da se davateljima usluga omogući normalan povrat vlastitih ulaganja, tj. potrebno je olakšati ulaganja u lučku suprastrukturu domaćim i stranim ulagačima,
- ekonomski vrednovati teretne morske luke poradi utvrđivanja opravdanosti ulaganja i koliko je luka korisna sa stajališta nacionalnoga gospodarstva,
- i dalje osuvremenjivati lučke kapacitete, tj. lučku infrastrukturu i lučku suprastrukturu.

AKTIVNOSTI UDRUŽENJA MORSKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE / *Activities of the association of Croatian seaports*

Državne lučke uprave imaju svoju Zajednicu lučkih uprava, koja je osnovana 1998. godine, a 2007. je primljena u članstvo Udruženja luka Europske unije (ESPO) [6]. Ulazak hrvatskoga lučkog sustava u pridruženo članstvo ESPO-a, za hrvatske morske luke i za cjelokupno nacionalno gospodarstvo velik je iskorak jer je ta udruga suradnik pri svim aktivnostima luka pred Europskom komisijom. Ulaskom u ESPO hrvatski lučki sustavi imaju pristup svim relevantnim informacijama povezanima s poslovanjem luka i imaju se mogućnost kandidirati za sredstva EU-a namijenjena razvoju lučkih sustava [19].

Da bi se unaprijedilo poslovanje teretnih morskih luka, od udruženja morskih luka očekuje se daljnje usklađivanje rada i poslovanja lučkih uprava s temeljnim odrednicama prometne politike Republike Hrvatske u pogledu upravljanja, izgradnje i iskorištavanja luka otvorenih za javni promet koje su od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa. Isto tako, potrebno je uskladiti planove i programe razvoja luka otvorenih za javni promet, uskladiti postupak dodjele koncesija na pomorskom dobru i odrediti visinu naknade, te neprestano održavati suradnju sa sudionicima u pomorskom prometu kako bi se uskladili njihovi interesi i time se omogućilo nesmetano odvijanje pomorskog prometa.

AKTIVNOSTI LUČKIH UPRAVA U MORSKIM LUKAMA REPUBLIKE HRVATSKE / *The activities of port authorities in seaports of Croatia*

Lučke uprave poznaju svoju luku, njezine mogućnosti i ograničenja, zbog toga su upravo one najbolje mjesto za stvaranje vizije o budućem razvoju. Lučka uprava dobrim upravljanjem svojim područjem može utjecati na konkurentnost i pridonijeti boljem poslovnom rezultatu teretne morske luke i svih sudionika u predmetnome lučkom sustavu. Prijedlog aktivnosti kojima bi lučke uprave unaprijedile poslovanje teretnih morskih luka jesu sljedeće:

- uporaba informacijske i komunikacijske tehnologije u procesuiranju i otpremi robe radi bržeg prijevoza,
- uspostava kvalitetnije organizacije rada radi povećanja brzine i kvalitete lučke usluge, te smanjenja troškova i rasta ekonomičnosti poslovanja,
- poboljšati kadrovsku strukturu zaposlenika i obrazovati kadrove,

- pratiti zahtjeve tržišta (moderna luka mora biti spremna odgovoriti na zahtjeve tržišta, pa i one za novom vrstom tereta koji se počinje nuditi na tržištu),
- afirmirati aktivnosti kako bi se povećala specijalizacija u lukama i podigla konkurentna sposobnost,
- modernizirati tehnološke postupke u radu,
- poboljšati marketing,
- neprestano voditi skrb o unapređenju vlastite kadrovske, tržišne, proizvodne, financijske, razvojne i ekološke politike.

AKTIVNOSTI VAŽNIJIH SUDIONIKA U POSLOVANJU TERETNIH MORSKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE / *The activities of major participants in the business of cargo seaports of Croatia*

U izvođenju složenog procesa rada u teretnim morskim lukama i u obavljanju lučkih usluga mnogobrojni su sudionici sa specijaliziranim i definiranim zadaćama. Kao važniji sudionici u poslovanju teretnih morskih luka mogu se izdvojiti: međunarodni špediteri, pomorski agenti, lučke kapetanije, pomorski osiguravatelji, carinske službe, veterinarske inspekcije, fitosanitarne inspekcije, državni inspektorati, izvoznici i uvoznici.

Da bi se ponudila i ostvarila kvalitetna lučka usluga, potrebno je da svi sudionici sinkronizirano obavljaju postavljene zadaće; u tome će im biti nadasve korisni sustav elektroničke razmjene podataka (EDI) i sustav informacija *Management Information System* (MIS). Kako količina informacija što kruži u teretnome pomorskom prometu rezultira velikim brojem dokumenata, oni se mogu nadomjestiti uvođenjem sustava elektroničke razmjene podataka, čime se povećava kvaliteta i brzina poslovanja i pristupačnost informacijama. Istodobno s uporabom sustava elektroničke razmjene podataka treba uključiti i novi informacijski sustav *Management Information System* (MIS), sa svim vrstama podataka za dnevne aktivnosti i potrebe nekoliko upravljačkih razina [12]. Uz pomoć MIS-a postiže se ušteda vremena jer se ne bi morali održavati sastanci za koordinaciju na kojima se raspravlja o planiranom radu u luci za sljedeća dvadeset i četiri sata.

ZAKLJUČAK / *Conclusion*

S obzirom na činjenicu da se gotovo tri četvrtine svih roba prevozi morskim putem, razvidna je važnost morskih luka u svjetskoj robnoj razmjeni, te povezanost tog sustava s gospodarskim sustavom pomorskih država.

Morske luke omogućuju lakši pristup svjetskom tržištu i pogoduju razvitku trgovine s velikim brojem država, što zasigurno upućuje na njihovu dragocjenu ulogu u gospodarskom razvitku pomorske države i njezinim predispozicijama za brže uključivanje u globalni svjetski logistički i prometni sustav.

Na temelju provedene analize prometa u teretnim morskim lukama od posebnoga značenja za Republiku Hrvatsku, izlazi da se u teretnom prometu posebno ističu luke Rijeka i Ploče, pa stoga i daljnji poticaji trebaju ići u smjeru njihova razvoja za teretni promet. Ne smije se međutim zaboraviti i poticaj razvitku Luke Rijeke kao u budućnosti važne putničke luke. Jednako tako, obje ove luke treba istaknuti i kao vodeće tranzitne luke s obzirom da u njima tranzit čini velik dio ukupnoga teretnog prometa. Što se tiče analize teretnog prometa u lukama Šibeniku i Splitu, rezultati istraživanja upućuju na činjenicu da poticaj njihovu razvitku treba ići više u smjeru putničkoga prometa. Promatrajući kretanje teretnog prometa u manjim teretnim lukama može se zaključiti da njih valja specijalizirati za pojedine vrste tereta ili im poslovanje usmjeriti na jačanje putničkog prometa.

Da bi se unaprijedilo poslovanje teretnih morskih luka u Republici Hrvatskoj, potrebno je da Ministarstvo, udruženje luka, lučke uprave i važniji sudionici u poslovanju poduzmu određene aktivnosti. Prije svega to se odnosi na uskladbu prometne i lučke politike u Hrvatskoj s načelima, razvojnim ciljevima i mjerama europske prometne i lučke politike. Zatim treba prilagođavati poslovanje teretnih morskih luka tendencijama pomorske robne razmjene jer s pojavom novog tereta može doći do potrebe za novom mehanizacijom, pa i za drukčijim tipom skladišta. Jednako tako, druga vrsta tereta dovodi u luku drukčije brodove, kojima trebaju odgovarajuće obale, primjerenu tehnologiju rukovanja teretima i drukčije obalne površine. Kako bi se unaprijedilo poslovanje teretnih morskih luka, potrebna je i informatizacija na svim razinama poslovanja, koja uključuje računalno-informatizacijsku povezanost i razmjenu podataka, i unutar samih poduzeća i u sklopu cjelokupnoga prijevoznog lanca i gospodarskih subjekata koji djeluju u sklopu njega.

LITERATURA / References

- [1] Dundović, Č., Kesić, B., *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 37.
- [2] Dundović, Č., Poletan Jugović, T., Jugović, A., Hess, S., *Integracija i koordinacija lučkog i*

prometnog sustava Republike Hrvatske, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 104. i 106.

- [3] Kesić, B., Jugović, A., *Menadžment pomorsko-putničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 117.
- [4] Kirinčić, J., *Luke i terminali*, Školska knjiga, Zagreb, 1991., str. 10.
- [5] Zelenika, R., *Ekonomika prometne industrije*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 129. i 130.
- [6] Jugović, A., Seršić, V., Debelić B., „Gospodarsko-interesno udruženje lučkih uprava“, *Pomorstvo.*, 2, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2009., str. 466.
- [7] Kirinčić, J., „Hrvatske morske luke i suvremene tehnologije“, *Zbornik radova Pomorskog fakulteta*, Godina 7., sv. 2, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1993., str. 131.
- [8] Marković, I., Muić, M., Vučić, D., „Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka“, *Pomorski zbornik*, godina 41, 1, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Republike Hrvatske, Rijeka, 2003., str. 128.
- [9] Jolić, N., *Strengthening social dialogue in the process of structural adjustment and private sector participation in ports in Bulgaria, Romania and Croatia*, Prometni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2008., str. 5, 27. i 28.
- [10] Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadžić, A., Studija „Položaj luka južnog Jadrana (SPLIT, DUBROVNIK I PLOČE) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske“, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2008., str. 9.
- [11] Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadžić, A., Studija „Položaj luka sjevernog Jadrana (RIJEKA, PULA, ZADAR I ŠIBENIK) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske“, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2008., str. 16, 14. i 12.
- [12] Obnova funkcije luke i Studija razvoja Hrvatske – Projekt luke Rijeka, ROTTERDAM MARITIME GROUP, 2002., str. 53.
- [13] *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2009*, Zagreb, 41. godina, 2009., str. 342.
- [14] Statistički podaci Luke Rijeka d.d.
- [15] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine, 158. 2003., čl. 40. i 42.
- [16] <http://www.adriatic-gate.hr/index.php/hr/the-news/83-ukupni-k-ontejnerski-promet-u-2009godini-130740-teu-a> (9.3.2010.)
- [17] <http://www.luka-ploce.hr/hr/tkontejneri.php> (16. 3.

- 2010.)
- [18] <http://www.lup.hr/propisi/teret.htm> (28. 4. 2010.)
- [19] <http://www.portauthority.hr/rijeka/listopad04.shtml> (10. 6. 2010.)
- [20] http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp (25. 2. 2010.)
- [21] http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/luka_sibenik/index.asp (9. 4. 2010.)
- [22] http://www.port-authority-ploce.hr/novosti_vise.asp?ids=25 (10. 3. 2010.)
- [23] <http://www.port-authority-ploce.hr/statistika.asp> (10. 3. 2010.)
- [24] http://www.portsplit.com/index.php?option=com_content&task=view&id=34&Itemid=51 (12. 3. 2010.)
- [24] <http://www.poslovni.hr/136723.aspx> (4. 5. 2010.)

Rukopis primljen: 26. 8. 2010.

