

Luka Bar: Fragmenti iz 120-godišnje istorije, osvrt na sadašnjost, pogled u budućnost

**Deda Đelović*, Milutin Lakićević, Vesna Mihaljević,
Dragan Šćekić, Dejan Novović**

Sažetak: Istorija Luke Bar (Crna Gora) je prebogata, ima svoja ishodišta u dalekoj prošlosti i prosto je nemoguće obuhvatiti je na dovoljno kompletan način. Imajući kao direktan povod 120-tu godišnjicu etape trajanja koja je započela 1906. godine, u radu su dati fragmenti iz ovog perioda istorije Luke Bar. Polazeći od brojnih aspekata suštinske značajnosti koje ima, ne samo za grad Bar i Crnu Goru, već i za šire okruženje, i njen evidentni razvojni potencijal, pored analize prelomnih istorijskih tačaka, radom su obuhvaćeni i elementi koji karakterišu postojeće stanje Luke Bar, a sagledane su i njene ključne razvojne perspektive. Primijenjen je pristup koji predstavlja kombinaciju navođenja istorijskih činjenica iz raspoloživih literaturnih izvora i elemenata specifičnih metodologija/rezultata istraživanja vezanih za razvoj/evoluciju luka tokom istorije, glavne izazove sa kojima se luke susreću u ostvarivanju svoje višekomponentne uloge, kao i aktuelne trendove njihovog razvoja. Imajući u vidu veoma širok opseg mogućih aspekata tematike, rad je lišen ambicije sveobuhvatnosti, tako da su detaljnije predstavljeni samo određeni izabrani elementi iz pojedinih faza prebogate istorije Luke Bar, uz analizu obima pretovara kao indikatora uspjeha funkcionisanja luke u različitim fazama njenog razvoja i njene tržišne pozicije. Takođe, razmotreni su i elementi vezani za perspektive razvoja.

Ključne riječi: Luka Bar, istorija, sadašnjost, razvoj.

1. Uvod

„Slavni grad Bar” i njegovi korijeni sežu u daleku prošlost koja, prema tragovima potvrđenim materijalnim ostacima, dopire do epohe starijeg gvozdenog doba [1, 2]. Evidentna je neraskidiva veza i zajedničko formiranje, postojanje i stasavanje grada Bara i njegove luke od samih ishodišta civilizacije na ovim prostorima, pa do novog doba [1, 2]. Bar je u srednjem vijeku bio, poslije Dubrovnika i Kotora, najvažniji grad na ovom dijelu jadranske obale. Istorijski izvori ukazuju da je tada imao razvijen pristanišni sistem, gdje se, pri mirnom moru, odvijala značajna trgovina [1, 2].

Nakon osvajanja Bara od strane Otomanske imperije, 1571. godine, izgrađena je lučica koju je sa zapada štitio manji lukobran, a kameni nasip štitio je i luku i lukobran od velikih talasa i napada gusara. U tom periodu, uz lučicu je postojala karantinska zgrada u cilju pregleda brodova, pomoraca i roba, kao i carinarnica [2, 3].

Kada je 1878. godine Crna Gora oslobodila Bar, dobila je svoju prvu lučicu sa lukobranom i malim drvenim gatom i povratila izlaz na more. Prvi strani parabrod koji je doplovio, septembra 1879. godine, bio je „Alcino” koji je dovezao 1750 tona žita iz Odeze. U lučicu su pristajali i mali parabrodi firme „Prini i Tartalja” iz Splita, a započela je i izgradnju prvog kamenog umjesto drvenog gata za koji je bio angažovan čuveni graditelj Josip Slade iz Trogira [2, 3]. Od 1878. do 1906. preko barskog pristaništa se odvijao pomorski promet. Bar je dobijao proizvode koji su mu bili potrebni za funkcionisanje i izvozio viškove roba, dajući logistiku, između ostalog, i radu nove uljare na vodeni pogon i prve fabrike u Crnoj Gori - fabrike sapuna [2, 3].

Pošto Crna Gora nije imala sredstava da obnovi luku i izgradi željeznicu, ponudila je koncesiju Crnogorsko-italijanskom akcionarskom društvu („Barsko društvo” – „Compagnia di Antivari”) za izgradnju luke i željezničke pruge Bar – Virpazar (i uspostavljanje radio-telegrafskih veza u Crnoj Gori). Kamen temeljac nove Luke je postavio Knjaz Nikola, 10. marta 1905. godine, sa krme njegove nove jahte „Rumija”, dok su radovi bili započeti 23. marta 1905. godine, iako ugovor o koncesiji još nije bio potpisan, zbog kompleksnih geopolitičkih okolnosti – otpora Rusije i Austro-Ugarske prema italijanskim ulaganjima u Crnoj Gori [2, 3]. U konačnom, 27. juna 1906. godine na Cetinju je potpisan „Ugovor o gradnji i eksploataciji barskog pristaništa sa dodatnom slobodnom zonom i željeznicom od Pristana do Skadarskog jezera, kao i plovidbi mehaničkim sredstvima po Skadarskom jezeru” između Vlade Knjaževine Crne Gore i „Barskog društva” [2]. Potpisivanjem Ugovora započinje etapa novije istorije Luke Bar, a ove godine se obilježava 120-ta godišnjica njenog trajanja.

Nakon prethodnih uvodnih napomena vezanih za postojanje Luke Bar prije 1906. godine, u drugom poglavlju je prikazana teorijska osnova razmatranja sadržanih u radu, sa ciljem da se, na osnovu raspoložive literature, identifikuju ključne funkcije luka, elementi koji determinišu njihov aktuelni značaj, izazovi sa kojima se susreću i glavni pravci njihovog razvoja. Posebno su akcentirani segmenti WORKPORT modela tranzicionog procesa u evropskim lukama kako bi se definisali elementi koje bi, sa metodološkog aspekta, trebalo analizirati kada se sagledava istorijski razvoj neke luke. U trećem poglavlju je dat sažeti prikaz faza razvoja/funkcionisanja kroz koje je Luka Bar prolazila u periodu 1906–2026. godine, naglašavajući

suštinski važne „prelomne tačke”, koje su determinisale pravce i intenzitet razvoja. Četvrto poglavlje u svom težištu ima analizu obima pretovara u luci tokom razmatranog 120-godišnjeg perioda njenog funkcionisanja, uz pokušaj da se serija podataka poveže sa faktorima koji su direktno uslovljavali ostvareni obim pretovara i ulogu/značaj koji je Luka Bar tokom vremena imala u logističkom sistemu kojem pripada. U petom poglavlju su, imajući u vidu i Strategiju razvoja luka u Evropskoj Uniji, koja je objavljena sredinom marta 2026. godine, definisani glavni pravci razvoja Luke Bar. Glavni zaključci iz razmatranja obuhvaćenih radom su sistematizovani u šestom poglavlju.

2. Teorijske osnove razmatranja

Luke su multimodalni transportni i logistički centri, čvorišta za održivu industriju i čistu energiju [4]. One su ključne za transportni biznis i imaju ogroman potencijal za stvaranje radnih mjesta i investicije [5], sa kritičnim značajem za globalni lanac snabdijevanja [6, 7]. Različiti aspekti značaja luke razmatraju se u radu [8], gdje se luka posmatra kao velika infrastruktura koja je ključna za lokalnu (i širu) ekonomiju.

Na osnovu pregleda dostupne literature, identifikovani su sljedeći glavni izazovi sa kojima se suočavaju luke: dugo zanemarivana lučka infrastruktura, zakonska ograničenja za razvoj luke [9]; rastući rizici, administrativni problemi, sve kraći životni ciklusi investicija [10]; mnoge logističke, tehnološke i ekonomske neizvjesnosti [11]; brojni izazovi održivosti (zagađenje nastalo usljed lučkih aktivnosti,...) [12]; itd.

Rizici sa kojima se suočavaju luke su evoluirali tokom vremena. Shodno rezultatima prikazanim u radu [13], prioritetni rizici u 2021. godini su bili rizici povezani sa COVID pandemijom, nestabilnošću lanaca snabdijevanja i trgovinskim barijerama, dok su u 2023. godini tri najvažnija rizika bila: politička nestabilnost, finansijska nestabilnost i sajber napadi.

Postojeći megatrendovi – generatori razvoja luka, prema izvještaju [14] su: geopolitički, tehnološki i ekološki. U izvještaju o tehnologijama u pomorstvu, kojeg je izdao Američki biro za brodarstvo (ABS) [15], buduće pomorske tehnologije su organizovane u tri glavne kategorije ili trenda: digitalizacija (vještačka inteligencija, digitalni blizanci, autonomne operacije,...), primijenjena istraživanja (novi materijali, zeleni ekosistemi, plava ekonomija,...) i tranzicija na čistu energiju.

Luke su od vitalnog značaja za bezbjednost i stratešku autonomiju Evrope. Moraju proširiti kapacitete, realizovati procese dekarbonizacije i digitalizacije, ojačati bezbjednost. One imaju potencijal da postanu centri za nove industrije, čiste energije, inovacione klastere i danas već preuzimaju

ključnu ulogu za snabdijevanje energijom, odbranu i plavu ekonomiju [16]. Paralelno sa tim, luke su izložene novim ranjivostima i odgovornostima [16]. Na slici 1 su prikazani ključni elementi/stubovi Strategije razvoja luka u Evropskoj uniji.



Slika 1 – Ključne osnove/stubovi Strategije razvoja luka u Evropskoj uniji
(izvor: [16])

Na pravce razvoja, takođe, utiču i prioriteta u domenu zaštite životne sredine u lukama, koji su evoluirali tokom vremena, kao što je prikazano na slici 2 [17].

TABLE 4
Top 10 environmental priorities of the port sector over the years

	1996	2004	2009	2013	2021	2022	2023	2024	2025
1	Port development (water-related)	Garbage/Port waste	Noise	Air quality	Air quality	Climate change	Climate change	Climate change	Climate change
2	Water quality	Dredging operations	Air quality	Garbage/Port waste	Climate change	Air quality	Air quality	Energy efficiency	Air quality
3	Dredging disposal	Dredging disposal	Garbage/Port waste	Energy consumption	Energy efficiency	Energy efficiency	Energy efficiency	Air quality	Energy efficiency

Slika 2 – Evolucija top tri prioriteta u domenu zaštite životne sredine u lukama
(izvor: [17])

U istraživanju predstavljenom u radu [8], autori su istakli da razvoj luke ne garantuje da će njena konkurentnost ostati ista tokom vremena. U radu [18] je napravljen poziv na različite aspekte povezanosti luke (pomorska povezanost, povezanost sa zaleđem) kao faktore uticaja na razvoj luke. Shodno prezentiranim rezultatima, u radu [19] se ističe da je uključivanje naprednih tehnologija povezanih sa četvrtom industrijskom revolucijom postao strateški pravac ka održivom razvoju modernih luka. U radu [20] se razmatra pitanje kako lučki gradovi mogu usmjeravati svoje razvojne puteve i ishode, uzimajući u obzir međusobno povezane ekonomske, društvene, političke i tehnološke faktore. U radu [21] se analiziraju korelacije između razvoja luke i ekonomskog razvoja njenog zaleđa i ispituju načini na koje

moderna luka utiče na ekonomski razvoj svog zaleđa, dok se rad [22] bavi evolucijom prostornog razvoja luka.

Autori u radu [23], na osnovu analize relevantne literature, ističu da luke evoluiraju tokom vremena i da se pri analizi njihove transformacije treba uzeti u obzir i politička dimenzija. U [24] se razmatraju neke osnovne perspektive za razvoj luka, poštujući potrebu njihovog prilagođavanja aktuelnim trendovima razvoja luka.

Pravci/trendovi razvoja luka su takođe obrađeni u različitim dokumentima od globalnog značaja. Strategija održive i pametne mobilnosti – postavljanje evropskog transporta na put budućnosti [25]: luke - multimodalna mobilnost i transportna čvorišta, čvorišta čiste energije, test poligoni za ponovnu upotrebu otpada i cirkularnu ekonomiju. Evropski zeleni plan [26] poziva na smanjenje emisije gasova staklene bašte iz transporta za 90% do 2050. godine, težeći nultom zagađenju. Agenda za održivi razvoj do 2030. godine [27], sa 17 ciljeva održivog razvoja (COR), koji prepoznaju da razvoj mora uravnotežiti socijalnu, ekonomsku i ekološku održivost [28]. Neki od COR-ova su povezani sa smanjenjem uticaja luka na životnu sredinu: COR7 – pristupačna i čista energija, COR8 – dostojanstven rad i ekonomski rast, COR9 – industrija, inovacije i infrastruktura, COR11 – održivi gradovi i zajednice, COR12 – odgovorna potrošnja i proizvodnja, COR13 – klimatske akcije, itd.

Prelazak na održive luke zahtijeva radikalne sistemске promjene zasnovane na novom znanju i inovacijama. Luke postaju energetska čvorišta olakšavajući prelazak sa fosilnih goriva na obnovljive izvore energije [29].

Digitalizacija može biti ključna u smanjenju uticaja luka na životnu sredinu i smanjenju negativnih uticaja putničkog i teretnog saobraćaja u urbanim i vanurbanim sredinama. Omogućavanje prelaska na održivije vidove transporta jedna je od oblasti u kojima digitalizacija može biti pokretač [30].

Rekapitulacijom rezultata analize raspoloživih literaturnih izvora, moguće je definisati elemente koje je neophodno sagledati kada se razmatra značaj luke, njena ulogu u logističkom sistemu kojem pripada, njena transformacija kroz istoriju i glavni pravci razvoja u skladu sa dominantnim trendovima razvoja savremenih luka (tabela 1).

Tabela 1 – Razmatranja vezana za određenu luku – domeni analize (izvor: autori)

Domen analize	Elementi koje bi trebalo obuhvatiti analizom	Literaturni izvori
ZNAČAJ LUKE	luke kao centri multimodalnog transporta i logistike, održive industrije i čiste energije;	[4]
	potencijal koji luke imaju za kreiranje novih radnih mjesta i privlačenje investicija;	[5]
	značaj luka za globalne lance snabdijevanja;	[6, 7]
	luka kao veliki infrastrukturni objekat sa suštinskim značajem kako za lokalnu, tako i za ekonomiju šireg područja kojem gravitira;	[8]
IZAZOVI SA KOJIM SE SUOČAVAJU LUKE	odlaganje ulaganja u investiciono održavanje lučke infrastrukture, pravna ograničenja za razvoj luke;	[9]
	rastući rizici, administrativne barijere, potreba da se investicije realizuju u što je moguće kraćim intervalima;	[10]
	logističke, tehnološke i ekonomske neodređenosti;	[11]
	izazovi generisani zahtjevima koji proističu iz koncepta održivog razvoja (uticaj lučkih aktivnosti na životnu sredinu);	[12]
GENERATORI RAZVOJA LUKE/PRAVCI RAZVOJA LUKE	generatori razvoja: geopolitički, tehnološki i trendovi u oblasti zaštite životne sredine;	[14]
	pravac razvoja: centri multimodalnog transporta;	[25]
	pravac razvoja: održivi razvoj (dekarbonizacija, čista energija, cirkularna ekonomija,...);	[25, 26, 27]
	pravac razvoja: digitalizacija;	[30]
ASPEKTI RAZVOJA LUKE/FAKTORI UTICAJA NA RAZVOJ LUKE	razvoj luke nije garancija da će njena konkurentnost ostati na istom nivou u dužem periodu (bez obzira na razvoj, nivo konkurentnosti može da opada);	[8]
	povezanost (povezanost pomorskim putem, povezanost sa zaleđem) kao faktor uticaja na razvoj luke;	[18]
	korišćenje naprednih tehnologija povezanih sa četvrtom industrijskom revolucijom kao strateškim pravcem održivog razvoja modernih luka;	[19]
	uticaj grada u kojem se nalazi luka na pravac njenog razvoja, uzimajući u obzir međuzavisne ekonomske, socijalne, političke i tehnološke faktore uticaja;	[20]
	uticaj ekonomskog razvoja u lučkom gravitacionom području na razvoj luke i istraživanje načina na koji razvoj luke utiče na ekonomski razvoj u njenom zaleđu;	[21]
	karakteristike prostornog razvoja luka;	[22]
	politički faktori uticaja na razvoj luke;	[23]
	potreba da se luke prilagođavaju aktuelnim razvojnim trendovima;	[24]

U dostupnoj literaturi se mogu pronaći podaci o različitim pristupima analizi faza razvoja luka. Zbog posebnog značaja u kontekstu predmeta ovog rada, detaljnije se analizira WORKPORT model [31], baziran na rezultatima istraživanja koja su pokazala da se luke kontinuirano razvijaju, prilagođavajući se novim tehnologijama, novom zakonodavstvu,

revidiranim radnim praksama i drugim uticajima. Osnovni elementi WORKPORT šematskog prikaza tranzicionog procesa u evropskim lukama su dati u tabeli 2.

Tabela 2 – WORKPORT šematski model tranzicionog procesa u evropskim lukama
(izvor: [31])

Period (faza razvoja) Element	1960.		1970.	1980.		1990.	2000.
(1)	(2)		(3)	(4)		(5)	(6)
VLASNIŠTVO/MAKRO ORGANIZACIJA	Infrastruktura uglavnom državna (osim izuzetaka u Velikoj Britaniji). Suprastrukturom i lučkim operacijama se upravlja od strane države ili privatnika.	Povećanje učešća privatnog sektora u upravljanju suprastrukturom i lučkim operacijama.		Privatizacija nacionalizovanih luka u Velikoj Britaniji. Koncentracija vlasništva u lukama Velike Britanije.	Povećanje stepena „komercijalizacije” lučkih uprava. Povećanje stepena orijentisanosti luka na klijente. Dalja privatizacija luka u Velikoj Britaniji.	Veća koncentracija vlasništva kontejnerskih terminala kroz parcijalnu akviziciju od strane multinacionalnih operatora terminala.	
STRUKTURA PRETOVARA	Generalni tereti. Suvi rasuti tereti. Tečni tereti.	Ukrupnjavanje jedinica generalnih tereta. Generalni tereti se dijele na kontejnerizovane, Ro-Ro, paletizovane, LASH, itd. Male promjene u formi.		Povećanje nosivosti brodova.			Ukrupnjavanje generalnih tereta skoro u potpunosti završeno.
TEHNOLOGIJA RADA			...	...		...	...
INFORMACIONI SISTEM			...	...		...	...
ZAŠTITA NA RADU			...	...		...	...
FUNKCIJE LUKE/RAZVOJ LUKE			...	...		...	...
RADNA SNAGA, ORGANIZACIJA RADA, USLOVI, ZAPOSŁJAVANJA, RADNI ODNOSI			...	...		...	...
ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE			...	...		...	...

Struktura WORKPORT modela tranzicionog procesa u evropskim lukama prikazana tabelom 2 jasno ukazuje na složenost luke kao sistema i brojnost elemenata (kolona (1) u tabeli 2) koje treba da obuhvati kompletnija analiza razvoja/rada luke tokom vremena. Uz elemente navedene u tabelama 1 i 2, značajne su i relacije između luke i grada. Promjena odnosa između luka i gradova od kraja 19. vijeka do 2020. godine istražena je u radu [32]. Ključni rezultati pokazuju da se prosječna udaljenost između luka i gradova udvostručila tokom perioda (sa 4,9 km 1880. godine na 10,1 km 2020. godine).

Shodno rezultatima razmatranja teorijskih osnova u okviru ovog poglavlja, definisan je predmet rada, sa sljedećim glavnim komponentama: analiza faza razvoja Luke Bar u periodu 1906–2026. godine, analiza ostvarenog obima pretovara u Luci Bar u periodu 1906–2026. godine i pravci razvoja Luke Bar.

3. Faze razvoja Luke Bar u periodu 1906-2026.

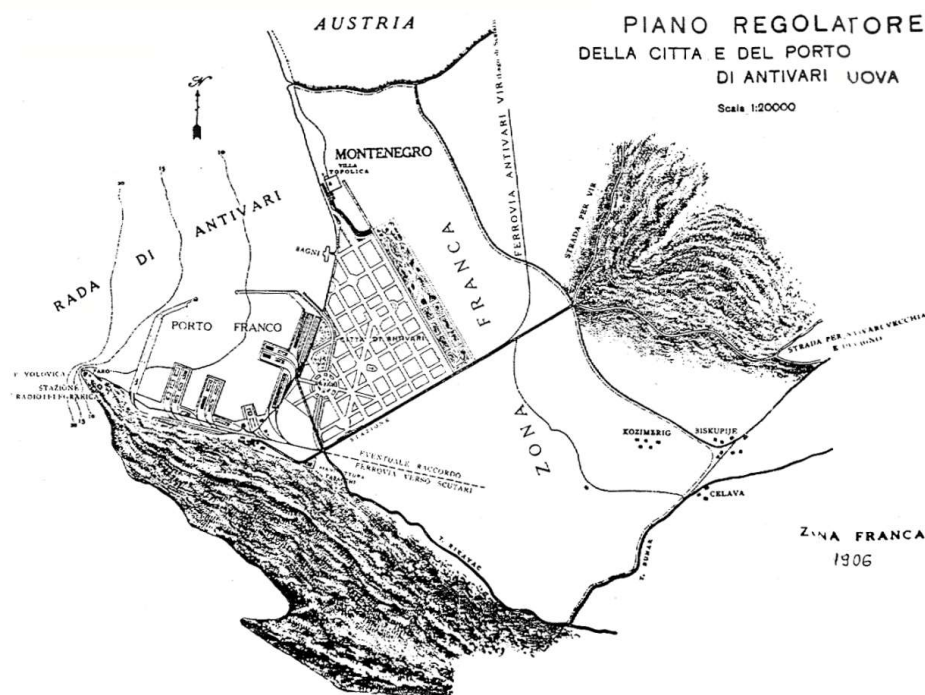
Na samom početku 120-godišnje etape u svojoj istoriji, koja je započela 1906. godine, infrastruktura Luke Bar se sastojala od lukobrana i malog drvenog gata, dužine desetak i širine 3-4 metra [2, 33].

Dokumentacionu osnovu za razvoj luke činio je prostorni/razvojni plan kojeg je kreirao renomirani italijanski arhitekta Coen Caglia, što predstavlja vrlo jasnu potvrdu namjere da se Luka Bar razvija planski, u skladu sa svim naučnim i stručnim dostignućima toga vremena. Plan (slika 3) je predviđao izgradnju lukobrana sa zapada i sjevera, dok su pri brdu Volujica bila planirana dva široka gata dužine 150 m, a na mjestu stare luke gat za putnički saobraćaj [3].

Posebnu dimenziju vrijednosti Plana čini činjenica da se on odnosio i na razvoj gradskog područja i izgradnju pruge Bar – Virpazar, a bilo je planirano da cijelo područje luke bude slobodna zona. Kada su izgrađeni lukobran i operativna obala u dužini od 250 m, puštena je u saobraćaj pruga uskog kolosjeka Bar – Virpazar u dužini od 43,3 km. Luka je otvorena za saobraćaj 23. oktobra 1909. godine [35]. Izuzetno je važno direktno prepoznati da se razvoj Luke Bar - još prije 120 godina, zasnivao na konceptima koji su i dalje vrlo aktuelni: razvoj kombinovanog transporta (pomorski + željeznički transport) i razvoj slobodne zone, što je jasan indikator da se luka od samog početka nije posmatrala kao prosta veza između pomorskog i kopnenog transporta, već je težnja bila da se kroz režim slobodne zone uspostavi osnova za razvoj i ostalih iz grupe osnovnih lučkih funkcija: industrijske i trgovačke. Još u tom vremenu je primijenjivan sistem dodjele koncesija za korišćenje lučkog područja i razvoj djelatnosti na njemu, a kroz prostorno-

Luka Bar: Fragmenti iz 120-godišnje istorije, osvrt na sadašnjost...

plansku dokumentaciju je postignuto jasno razgraničenje između gradskog i lučkog područja.



Slika 3 – Prostorni plan kojeg je kreirao italijanski arhitekta Coen Caglia
(izvor: [34])

Za vrijeme balkanskih i Prvog svjetskog rata potvrđen je značaj luke za održanje kontinuiteta lanaca snabdijevanja hranom i materijalima za potrebe vojske. U raspoloživim literaturnim izvorima se konstatuje da su krajem 1914. godine bili učestali napadi austro-ugarskih podmornica i hidroaviona na barsku luku, što je veoma otežavalo njeno funkcionisanje [3].

U periodu između Prvog i Drugog svjetskog rata, položaj luke je bio prilično nepovoljan i u ovom periodu nijesu dograđivani lučki objekti. Tokom Drugog svjetskog rata u luku su povremeno svraćali ratni brodovi, podmornice i hidroavioni. Prije nego što se povukla pred jedinicama Narodno oslobodilačke vojske Jugoslavije (koje su oslobodile Bar 24. novembra 1944. godine), njemačka vojska je minirala luku, a u snažnoj eksploziji je gotovo u potpunosti razorena lučka operativna obala izgrađena 1909. godine [3]. Ovim činom je „točak istorije” Luke Bar vraćen za cijelih 35

godina unazad, ali, kasnije godine će pokazati da to, na žalost, neće biti i jedina takva situacija.

Već 1947. godine je aktuelizovan prvi jugoslovenski projekat za obnovu Luke Bar. Šire sagledavanje značaja Luke Bar potiče od 1950. godine, preko Elaborata za izgradnju luka Jugoslavije, dok je Projektni zavod „Obala“ – Split izradio, 1951. godine, idejni projekat nove Luke Bar. Sredinom 1952. su počeli radovi na izgradnji, produženjem obnovljenog glavnog lukobrana, a istovremeno se vršilo vrednovanje varijanti maritimnog rješenja, ispitivanja na terenu i na modelima u Institutu „Jaroslav Černi“ – Beograd [35].

Vlada FNRJ je donijela rješenje 30.12.1950. godine o osnivanju pomorsko-građevinskog preduzeća u Baru, koje je izvodilo radove na izgradnji Luke Bar do 1956. godine. Preduzeće je bilo bez odgovarajuće mehanizacije i bez dovoljno kadrova. Početkom iste godine je došlo do oduzimanja radova ovom preduzeću, a radovi su ustupljeni preduzeću „Pomgrad“ – Split. Najzad, 1954. formirano je preduzeće „Luka Bar u izgradnji“ koja je preuzela ulogu investitora (nakon što je investitor više puta mijenjan: Direkcija luke Dubrovnik, pa Uprava pomorske oblasti Južni Jadran – Kotor, pa Narodni odbor sreza Bar) [35].

Prema društvenom planu razvoja FNR Jugoslavije, prva faza izgradnje Luke Bar je trebala da bude završena 1961. godine. Do svečanog puštanja I faze Luke Bar, pruge normalnog kolosjeka Nikšić – Titograd i Jadranske magistrale od Debelog brijega do Bara došlo je 27.11.1965. godine, a nakon toga je preduzeće „Luka Bar u izgradnji“ konstituisano kao preduzeće „Luka Bar“ i započelo sa samostalnim privređivanjem 1.1.1966. godine. Izgradnjom I faze, kapacitet Luke Bar je bio 1.2 miliona tona godišnje [35]. Završetkom I faze luka je dobila 1.768 m operativne obale, od toga 1.318 m za teretne i 450 m za putničke brodove. Izgrađeno je 57.717 m² zatvorenog i oko 70.000 m² otvorenog skladišnog prostora, sa hladnjačom kapaciteta 2.500 tona [33].

U periodu između I i II faze (uglavnom od 1966. do 1970. godine), veliki jugoslovenski privredni subjekti su uložili značajna sredstva u razvoj sopstvenih objekata na lučkom području, kako bi se ublažile neusklađenosti lučkih kapaciteta i njihovih realnih potreba. Izgrađeni su sljedeći objekti: skladišta saveznih direkcija za industrijske, prehrambene i druge proizvode, skladišta „Centroprom“-a i „Centrotekstil“-a iz Beograda, skladište „Trudbenik“-a iz Beograda, petrolejske instalacije „Jugopetrol“-a, silosi za cement „Servis-import“ – Podgorica, silosi za glinicu i rezervoari za lužinu Kombinata aluminijuma – Titograd, radionica Brodogradilišta Bijela, itd. [33-35]. Dva su bitna aspekta ovih investicija. Njihovom realizacijom je dat doprinos povećanju obima pretovara u luci, a time su konkretizovani određeni javni oblici industrijske (pržiona kafe,...) i trgovačke (prodaja

robe na veliko,...) funkcije luke. Međutim, kasnije će se ispostaviti da će ishodi vlasničkih transformacija i prestanak rada firmi koje su izgradile objekte postati izvori neodređenosti/problema u relacijama među subjektima koji posluju na području Luke Bar.

Realizacija II faze izgradnje Luke Bar je započela 1971. godine. Bilo je planirano da se I etapa izgradnje luke (I + II faza) i prva etapa pruge Beograd – Bar jednovremeno završe, početkom 1974. godine. Projekcije su bile da se u Luci Bar, prve godine nakon puštanja u saobraćaj pruge Beograd – Bar, dostigne obim pretovara od 3 miliona tona [35].

Sagledavanje generalnog rješenja luke, grada i industrije je povjereno firmi „Obala“ – Split, koja je zadatak realizovala 1968. godine. Novo generalno rješenje je dato u dvije varijante: širenje luke prema zapadu, pretvaranjem lukobrana u veliki kontejnerski gat, formirajući petrolejsku luku i drugo, na dubini od oko 30 m. Sekundarni lukobran bi se pretvorio u veliki gat slobodne carinske i industrijske zone itd. Druga varijanta je predviđala širenje na sjever, sa radovima na iskopu brda Volujica i produbljivanjem akvatorijuma [33-35]. Analizama se, između ostalog, došlo do ideja za komplementarni razvoj i korišćenje prostora u Crmničkom polju, u Čemovskom polju, itd. U odnosu na navedene elemente, ponovo, nalazimo konkretne forme koncepta koji je i dalje aktuelan i u određenim varijantama, figuriše u sadašnjim strategijama/planovima razvoja logističkog sistema Crne Gore: razvoj „suve luke“ (intermodalnih terminala,...).

Generalni urbanistički plan Bara je usvojen krajem 1970. godine, a predviđao je: za zonu luke 334 ha, za zonu industrije 344 ha, za zonu željeznice 111 ha, odnosno za lučke funkcije 789 ha (za gradske funkcije 790 ha) [35].

Nakon završetka II faze izgradnje (1978. godine) [36], kapacitet luke je povećan do nivoa od 5 miliona tona godišnje. Izgrađena je operativna obala u dužini od cca 2.8 km i uspostavljene su prostorne, tehnološke i organizacione cjeline, specijalizovane za pretovar različitih vrsta roba – terminali: za generalne terete, rasute i tečne terete, kontejnere, Ro-Ro terete i promet putnika. Dubina akvatorijuma je u rasponu od 6 m (na Putničkom terminalu) do 14 m (na Terminalu za rasute terete). Omogućen je prihvata brodova do 80.000 dwt. Uspostavljeni kapacitet je zasnovan na adekvatno dimenzionisanim komponentama lučke infrastrukture (lukobran - primarni i sekundarni, lučka operativna obala, lučka elektroenergetska mreža, lučka željeznička infrastruktura, lučke drumske saobraćajnice, lučka vodovodna i kanalizaciona mreža, lučka telekomunikaciona mreža), objektima lučke suprastrukture (zatvorena univerzalna lučka skladišta – ukupne površine 120.000 m², silosi za žitarice – kapaciteta 30.000 tona, hladnjača, skladišta za „B“ materiju, silosi za rasuti cement, rezervoar za bazno ulje, itd.) i lučkoj

mehanizaciji (kontejnerski kran, pretovarni mostovi – 3 komada, utovarni toranj za žitarice, kontejnerski viljuškari, utovarivači, tegljači, itd.). Kroz prostorno-plansku dokumentaciju je definisan prostor za dalji razvoj luke [34].

Katastrofalni zemljotres 15. aprila 1979. godine nanio je ogromnu materijalnu štetu luci, odložio valorizaciju izgrađenog kapaciteta i poremetio planove povećanja obima pretovara. Rušenja i oštećenja nastala su na operativnoj obali, skladišnom prostoru i lučkoj opremi [33]. Nalet stihije je izdržalo svega oko 20% izgrađene obale. Najteže je stradao Gat 2 na kome je uništena obala u dužini od 800 m. Potpuno su uništene manipulativne i operativne površine sa kranskim stazama i željezničkim kolosijecima. Oštećena je putnička obala u dužini od 550 m [33]. Elementarna nepogoda je ponovo vratila „točak istorije“: Luka je, sa aspekta dužine raspoložive operativne obale, vraćena na stanje od prije 1960. godine.

Nakon zemljotresa uslijedila je obnova i sanacija luke. Program sanacije donesen je 1980. godine, dok su radovi na sanaciji i obnovi lučkih kapaciteta počeli u martu 1981. godine, a „najnovija“ barska luka, osposobljena za godišnji pretovar od oko pet miliona tona tereta, predata je na upotrebu 13. jula 1983. godine [33]. Realizacija sanacionih radova je bila praćena visokim troškovima investicija. Ukoliko se posmatra nivo ulaganja u luke iz lučkog sistema SFRJ u tim godinama, podaci potvrđuju da se najviše investiralo u lukama Bar i Kopar. Iskazano u zbirnim procentima u odnosu na ukupna ulaganja u svim lukama po godinama, ulaganja u luke Bar i Kopar su bila: 1980. godine – 54%; 1981. godine – 63.9%; 1982. godine – 69.7%; 1983. godine – 64.4% [37-40]. Velika je razlika bila što su ulaganja u Luku Bar bila sa ciljem otklanjanja posljedica zemljotresa iz 1979. godine i vraćanja nivoa kapaciteta na raniji nivo, dok su u Luci Kopar ulaganja imala za cilj povećanje kapaciteta. Uz to, sredstva za Luku Bar su obezbjeđivana iz stranih kredita i sredstava fonda za obnovu, pa je bilo pitanje da li će biti moguće održati takav obim ulaganja u Luci Bar, zbog visokog stepena kreditnog zaduženja [40].

Radna organizacija (RO) „Luka Bar“ je 1991. godine, u skladu sa zakonskom regulativom, prešla iz opštinske u državnu firmu kao Javno preduzeće (JP) „Luka Bar“ [34].

U februaru 1998. godine, JP „Luka Bar“ je transformisano u akcionarsko društvo, da bi, potom, 1.10.2009. godine bio završen proces restrukturiranja „Luka Bar“ AD. Shodno Programu restrukturiranja (usvojenom od Vlade Crne Gore 2008. godine), iz „Luka Bar“ AD je izdvojeno AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti“, kao i tri firme u stoprocentnom vlasništvu „Luka Bar“ AD: „Pomorski poslovi“ doo, „Informatika“ doo i „Obezbjedenje“ doo.

Firma „Pomorski poslovi” doo je privatizovana 2010. godine, dok su preostale dvije firme kasnije prestale da postoje, a zaposleni su vraćeni u „Luka Bar” AD. AD „Kontejnerski terminal i generalni tereti” je, 2013. godine, privatizovano: većinski vlasnik je postala firma iz Turske „Global Ports Holding”. Firma je kasnije promijenila naziv u AD „Port of Adria” [34].

Shodno Zakonu o lukama, sadašnji model upravljanja Lukom Bar je *landlord* model. Država Crna Gora je vlasnik zemljišta i lučke infrastrukture, čiji su djelovi, na bazi višegodišnjih ugovora, dati na korišćenje lučkim operatorima terminala, „Luka Bar” AD (akcionarsko društvo u kome država Crna Gora ima udio u akcijskom kapitalu od 78.55%) i AD „Port of Adria” (akcionarsko društvo, gdje firma iz Turske - „Global Ports Holding” ima vlasništvo nad 62% akcija). „Luka Bar” AD upravlja terminalom za suve rasute, tečne i specijalne terete, terminalom za skladištenje tereta i promet putnika i terminalom za Ro-Ro i generalne terete. AD „Port of Adria” upravlja kontejnerskim terminalom, terminalom za generalne terete i terminalom za drvo i drvne proizvode. Dakle, „Luka Bar” AD, kao pravni sljedbenik firme koja je u različitim organizacionim formama poslovala u ranijem periodu, funkcioniše kao akcionarsko društvo čija je osnovna djelatnost pretovar i skladištenje robe. Kompanija je organizovana shodno Zakonu o privrednim društvima Crne Gore i predstavlja korporativno, logistički, tehničko-tehnološki zaokruženu cjelinu [34].

Odlukom Vlade Crne Gore iz 2000. godine data je saglasnost na osnivanje Slobodne zone Luka Bar, koja je počela sa radom 2005. godine, shodno Rješenju Uprave carina. „Luka Bar” AD je Operator kompletnog područja Slobodne zone [34]. Faze razvoja Luke Bar u periodu 1906–2026. godine, sa ključnim prelomnim tačkama iz ove istorijske etape su prikazane u tabeli 3.

Tabela 3 – Faze razvoja Luke Bar u periodu 1906–2026 (izvor: autori)

Faza/period (1)	Opis (2)
1906. (27. jun 1906.)	Između Vlade Knjaževine Crne Gore i italijansko-crnogorske firme „Barsko društvo” je potpisan „Ugovor o gradnji i eksploataciji barskog pristaništa sa dodatnom slobodnom zonom i željeznicom od Pristana do Skadarskog jezera, kao i plovidbi mehaničkim sredstvima po Skadarskom jezeru“. Firma „Barsko društvo” je postala koncesionar i upravljala je lukom do 1926. godine.
1906 – 1909.	Radovi na izgradnji luke.
1909 – 1912.	Rad luke u redovnom režimu, shodno okolnostima koje su bile aktuelne u tom periodu.
1912 – 1918.	Balkanski ratovi, Prvi svjetski rat.
1919 – 1941.	Rad luke u redovnom režimu, shodno okolnostima koje su bile aktuelne u tom periodu.
1941 – 1945.	Drugi svjetski rat.
1944.	Luka je minirana i uništena od strane njemačke vojske.
1945 – 1950.	Pripreme za početak izgradnje luke.
1950.	Osnivanje pomorsko-građevinskog preduzeća u Baru (koje je izvodilo radove na izgradnji Luke Bar do 1956. godine).
1950 – 1965.	Prva faza izgradnje nakon Drugog svjetskog rata.
1954.	Osnivanje Preduzeća za preradu, utovar i istovar robe „Luka Bar u izgradnji“.
1965.	Konstituisano je preduzeće „Luka Bar” i započelo sa samostalnim privređivanjem 1.1.1966. godine.
1965 – 1971.	Rad luke u redovnom režimu, shodno okolnostima koje su bile aktuelne u tom periodu.
1971 – 1978.	Druga faza izgradnje luke nakon Drugog svjetskog rata.
1979.	Katastrofalni zemljotres koji je uništio cca. 80% lučke infrastrukture.
1980 – 1983.	Sanacija luke nakon katastrofalnog zemljotresa.
1984 – 1992.	Rad luke u redovnom režimu, shodno okolnostima koje su bile aktuelne u tom periodu.
1991.	„Luka Bar” se konstituiše kao javno preduzeće i nadležnosti nad njom prelaze sa opštinskog na državni nivo.
1992 – 1995.	Sankcije Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija prema SR Jugoslaviji.
1996 – 2009.	Rad luke u redovnom režimu, shodno okolnostima koje su bile aktuelne u tom periodu.
1998.	Javno preduzeće Luka Bar je transformisana u akcionarsko društvo.
2000.	Osnivanje Slobodne zone Luka Bar.
2000.	Automatizacija Lučkog informacionog sistema.
2000.	Sertifikacija Sistema upravljanja kvalitetom shodno standardu ISO 9001.
2004.	Primjena ISPS Code u domenu bezbjedosti luke.
2005.	Početak rada Slobodne zone Luka Bar.
2009.	Restrukturiranje „Luka Bar” AD.
2009 – 2025.	Zasebno funkcionisanje „Luka Bar” AD i AD „Kontejnarski terminal i generalni tereti” (kasnije AD „Port of Adria”).
2013.	Privatizacija AD „Port of Adria”.

4. Analiza obima pretovara u Luci Bar u periodu 1906-2026.

Obim pretovara je indikator uspješnosti funkcionisanja luke i predstavlja odraz realnih okolnosti u kojima luka funkcioniše. Faktori koji utiču na obim pretovara u luci/na lučkom terminalu su brojni [41-43] i uključuju: karakteristike vezova (dužina, dubina vode, itd.), raspoloživu opremu na vezovima (lučka mehanizacija), vrste pretovarnih operacija,

vrste tereta koji su predmet pretovara [44], rast BDP-a u zemljama iz lučkog gravitacionog područja, ukupnu uvozno-izvoznu razmjenu u gravitacionom području luke [43, 45], itd. Adekvatan pristup povećanju obima pretovara omogućava optimalno iskorišćenje potencijala operativnih vezova (terminala/luke) i identifikaciju mogućnosti za razvoj [46]. Obim pretovara utiče na ključne karakteristike luke [47].

Na osnovu raspoloživih izvora [33, 37-40, 48-62], formirana je serija podataka o ostvarenom obimu pretovara u Luci Bar u periodu 1906–2026. U tabeli 4 su prikazane vrijednosti po karakterističnim godinama iz analiziranog perioda.

Prva godina u kojoj su se u strukturi pretovara pojavili kontejneri je 1978. godina, i obim pretovara je iznosio 194 TEU. Najveći ostvareni obim pretovara kontejnera u periodu prije restrukturiranja „Luka Bar” AD je ostvaren 2008. godine: 43.705 TEU [34]. Obim pretovara kontejnera koji je dostignut nakon privatizacije AD „Port of Adria” je cca. 64.000 TEU u 2025. godini.

Stepen iskorišćenosti kapaciteta Luke Bar u godini kada je završena realizacija I faze, 1965. godine je bio 18.6% (ostvareni obim pretovara od 223.000 tona u odnosu na kapacitet dostignut realizacijom prve faze od 1.200.000 tona). Evidentan je nizak stepen iskorišćenosti kapaciteta, pri čemu treba imati u vidu da je luka građena sa aspekta dugoročne perspektive na bazi plana da se ona uključi u glavne luke Jugoslavije i sa aspekta obima pretovara tek nakon završetka pruge Bar – Beograd.

Kao što je već pomenuto, očekivanje je bilo da će u prvoj godini nakon puštanja u saobraćaj pruge Bar – Beograd biti dostignut obim pretovara od 3.000.000 tona [35], što je godišnji obim pretovara koji nije uopšte dostignut. Analizama sadržanim u raspoloživoj literaturi je konstatovano da zabrinjava činjenica da nakon puštanja u saobraćaj pruge nije došlo do očekivanog naglog skoka obima pretovara. Navedeno upućuje na zaključak o brojnosti i heterogenosti faktora uticaja na obim pretovara u luci. Odnosno, jasno je da obim pretovara u luci (njena tržišna pozicija) ne zavisi izolovano od bilo kojeg pojedinačnog faktora, pa niti od tako važnog kao što su infrastrukturne veze luke sa zaleđem. Uz navedeno, važan je i element koji, takođe, proizilazi iz predmetne analize: korisnici usluga (izvoznici/uvoznici, logističari) ne mijenjaju tako brzo već uspostavljene/ustaljene obrasce kretanja roba, posebno ukoliko oni u praksi funkcionišu sa potrebnim nivoom pouzdanosti – dakle, nije bilo realno očekivanje da će se neki korisnik usluge – „odjednom” – odlučiti da preusmjeri robu sa nekog već ustaljenog pravca.

Tabela 4 – Obim prometa u Luci Bar, u periodu 1906–2026
(izvor: autori na bazi [33, 37–40, 48–62])

Godina	Obim pretovara (tona)	Opis
(1)	(2)	(3)
...		
1939	5,000	Jedina godina prije Drugog svjetskog rata u odnosu na koju se mogu pronaći podaci o obimu pretovara.
...		
1952	18,125	
1953	23,802	
1954	31,855	Godina u kojoj je formirano Preduzeće za preradu, utovar i istovar robe „Luka Bar u izgradnji”.
...		
1965	223,000	Godina u kojoj je okončana realizacija I faze izgradnje Luke Bar.
...		
1971	769,000	Godina u kojoj je započela realizacija II faze izgradnje Luke Bar.
...		
1976	1,068,000	Godina u kojoj je po prvi put dostignut obim pretovara od 1 milion tona godišnje (istovremeno, godina u kojoj je puštena u saobraćaj pruga Bar – Beograd).
...		
1978	1,280,000	Godina u kojoj je završena realizacija II faze izgradnje Luke Bar.
1979	1,634,000	Godina u kojoj se desio katastrofalni zemljotres koji je uništio veliki dio operativne obale.
...		
1983	1,731,000	Godina u kojoj je završena obnova Luke Bar nakon zemljotresa.
1984	2,166,000	Godina u kojoj je po prvi put dostignut obim pretovara od 2 miliona tona.
...		
1989	2,744,000	Godina u kojoj je dostignut najveći obim pretovara.
...		
1994	22,900	Godina u kojoj je došlo do najizraženijeg pada obima pretovara usljed sankcija Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija prema SR Jugoslaviji.
...		
2005	2,162,000	Godina u kojoj je, nakon sankcija Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija prema SR Jugoslaviji, po prvi put, dostignut nivo pretovara od 2 miliona tona.
...		
2009	1,355,600	Godina u kojoj je sprovedeno restrukturiranje „Luka Bar” AD.
...		
2022	2,390,000	Godina u kojoj je „Luka Bar” AD ostvarila najveći pretovar nakon restrukturiranja.

Najveći obim pretovara je ostvaren 1989. godine, 2.744 miliona tona i on je za 157% veći u odnosu na obim pretovara ostvaren 1976. kada je puštena u saobraćaj pruga Bar – Beograd (1.068.000 tona). Ukoliko se razlika iskaže u količini pretovarenog tereta, onda se radi o razlici od 1.676 miliona tona, što daje prosječno – statističko - godišnje povećanje obima pretovara od 128.923 tone. Uz pretpostavku da se zadržao trend rasta obim

pretovara koji je bio aktuelan u periodu 1976–1989., slijedi da bi „barijera” od 3 miliona tona godišnjeg pretovara bila premašena već za dvije godine, odnosno, 1991. godine, kada bi, statistički gledano, obim pretovara bio na nivou od 3.001 miliona tona. Ukoliko se utvrđeni trend u periodu 1976–1989. godine primijeni na period od narednih 13 godina, na period od 1989. do 2002. godine, onda bi se na kraju perioda došlo do podatka od 4.42 miliona tona po godini, tačnije do skoro potpune iskorišćenosti kapaciteta uspostavljenog realizacijom II faze izgradnje Luke Bar. Međutim, umjesto održanja trenda rasta obima pretovara i pokretanja investicionog ciklusa usmjerenog na povećanje kapaciteta, dešavanja su krenula u potpuno suprotnom, po luku krajnje negativnom smjeru: katastrofalni zemljotres, ekonomska kriza, ratni sukobi, pa raspad SFR Jugoslavije, sankcije Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija, potpuna degradacija industrijskih kompleksa koji su usmjeravali terete ka/od luke.

U kontekstu analize ostvarenog obima pretovara, potrebno je naglasiti i nizak stepen iskorišćenosti tranzitnog potencijala koji je konstantno – tokom svih faza razvoja - figurisao kao jedan od ključnih pravaca povećanja obima pretovara. Npr. u literaturnom izvoru [63] je pomenuto izuzetno široko (vrlo optimistički postavljeno) potencijalno područje sa kojeg su se tranzitni tokovi roba mogli usmjeriti ka/od Luke Bar: istočni djelovi Bugarske i Rumunije, južni i jugo-istočni djelovi ČSSR (danas Češka i Slovačka), Poljska, mogućnost da dalekoistočne zemlje (Kina, Japan) koriste Bar pri razmjeni roba na pravcu Bar – Gdinja, Mađarska, itd. Takođe, značajan neiskorišćeni potencijal za povećanje obima pretovara je bio vezan za reeksport (*transshipment*) roba, kao i uspostavljanje tokova roba iz Južne Italije preko Luke Bar.

Opšti je zaključak da su prethodno pomenuti faktori uticaja vezani za nizak stepen iskorišćenosti kapaciteta tokom 70-ih godina prošlog vijeka i dalje aktuelni. Odnosno, i dalje povećanje stepena iskorišćenosti tranzitnog potencijala i iskorišćenje potencijala reeksporta (*transshipmenta*) figurišu kao mogući pravci povećanja obima pretovara u Luci.

Kao što je već pomenuto, najveći obim pretovara u Luci Bar, prema zvaničnim statistikama, je ostvaren 1989. godine, 2.744 miliona tona i bio je u skladu je sa rastućim trendom obima pretovara u višegodišnjem prethodnom periodu. Kada se očekivalo da će se nastaviti trend rasta obima pretovara tereta, praćen daljim povećanjem stepena iskorišćenosti kapaciteta i ispunjenjem preduslova da se novim ulaganjima pokrene naredni investicioni ciklus sa ciljem povećanja kapaciteta, desilo se potpuno suprotno: obim pretovara u Luci Bar je sa pomenutih skoro tri miliona tona godišnje u narednim godinama imao izražen opadajući trend, pa je zbog ekonomskih sankcija Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija prema SR

Jugoslaviji (uvedenih 1992. godine) u 1994. dostigao minimum od svega 22.900 tona. Dakle, ponovo, drastičan primjer vraćanja „točka istorije” – ovoga puta, sa aspekta obima pretovara, Luka Bar je vraćena u period oko 1952. – 1953. godine, što je korak unazad od preko 40 godina. Intenzitet ovog poremećaja je prosto nemoguće adekvatno ilustrovati, tako da se pominje samo jedan detalj: luka je kao sistem sa cca. 2.000 zaposlenih vraćena na nivo vrijednosti naturalnih pokazatelja poslovanja koji su bili karakteristični za period kada je broj zaposlenih bio na nivou od manje od 5% od prethodno pomenutog broja.

Prethodno navedeno, praćeno bukvalnim raspadom logističkog sistema na čijem se funkcionisanju zasnivala uloga Luke Bar: svođenje na minimum ili potpuni prestanak rada Željezare Smederevo, Rudarsko-topioničarskog kompleksa u Boru, Fabrike vagona u Kraljevu, itd., dovelo je toga da su prekinuti uvozno/izvozni tokovi roba od kojih je luka zavisila, pa je, nakon ukidanja pomenutih sankcija (na samom kraju 1995. godine), luka morala da se suoči sa ekstremno komplikovanom situacijom u pokušajima da, makar djelimično, povрати svoju tržišnu poziciju.

Ekonomski rast u zoni kojoj gravitira Luka, praćen „oživljavanjem” poslovanja nekih od ranijih glavnih korisnika luke: privatizacija i intenziviranje uvozno/izvoznih aktivnosti Željezare Smederevo, privatizacija i intenziviranje uvozno/izvoznih aktivnosti Fabrike automobila u Kragujevcu, privatizacija i intenziviranje uvozno/izvoznih aktivnosti Rudarsko-topioničarskog kompleksa u Boru, dao je doprinos postepenom povećanju obima pretovara u luci. Tako je, 2022. godine, u „Luka Bar” AD dostignut obim pretovara koji je bio najveći u posljednjih više od 35 godina: 2.39 miliona tona. Iako nisu javno dostupni podaci o ostvarenom obimu pretovara u AD „Port of Adria” u 2022. godini, postoji vjerovatnoća da je u zbiru („Luka Bar” AD + AD „Port of Adria”) te godine čak i premašena cifra od 2.744 miliona tona, koja i dalje zvanično slovi za rekordni obim pretovara. Pri tome, treba naglasiti da je te godine došlo do preusmjeravanja određenih „dodatnih” količina roba ka Luci Bar, zbog poremećaja lanaca snabdijevanja koji su išli kroz crnomorske luke usljed efekata ratnog sukoba između Rusije u Ukrajine. U svakom slučaju, ostaje kao vrlo zabrinjavajuća činjenica da se godišnji obim pretovara tokom vremena nije mogao povećati na način da bude iznad nivoa ostvarenog 1989. godine, dakle prije više od 35 godina.

Značajan detalj koji vrlo slikovito odražava intenzitet poremećaja trendova razvoja Luke Bar (direktno povezanih sa nestabilnostima/problemima tržišta kojem Luka Bar gravitira, samim tim i sa ostvarenim obimom pretovara i svim parametrima koji iz njega proizilaze) je dužina vremenskog perioda između realizacije investicija vezanih za elemente sistema koji determinišu kapacitet luke. Npr. u Luci Bar

nije bilo ulaganja u izgradnju/produženje operativne obale na terminalima za pretovar tereta u odnosu na stanje iz 1978. godine (dakle, već 48 godina). Takođe, jako dug je bio period između dviju nabavki dizalica (obalnih sredstava lučke mehanizacije): od 1986. godine kada su nabavljene portalne dizalice nosivosti od po 20 t (sada u AD „Port of Adria”), pa do 2011. godine kada je nabavljena mobilna lučka dizalica Liebherr LHM550 (u „Luka Bar” AD) – dakle, period od 25 godina; u odnosu na stanje iz 1978. godine, nije bilo izgradnje zatvorenih lučkih skladišta sve do 2023. godine, kada je u „Luka Bar” AD izgrađeno montažno-demontažno skladište površine 4.500 m² (dakle, punih 45 godina).

U početnim fazama razvoja nakon Drugog svjetskog rata, Luka Bar je, logistički gledano, imala, uglavnom, lokalni značaj za snabdijevanje grada Bara i okoline, izvoz domaćih proizvoda kao i za snabdijevanje materijalom preduzeća koja su izvodila radove na izgradnji luke, podizanju grada, dovršenju tunela kroz planinu Sozina i tunela za regulaciju toka rječice Rikavac kroz brdo Volujica, koja se zimi izlivala i izazivala poplave. U tom periodu, luka je bila povezana sa zaleđem sa željezničkom prugom uskog kolosjeka Bar – Virpazar [53]. Kao što je već pomenuto, uključenje Luke Bar u glavne luke u sistemu jugoslovenskih luka - sa aspekta obima pretovara – je bilo planirano tek nakon završetka Jadranske magistrale i pruge Bar – Beograd. Nakon što je puštena u saobraćaj pruga Bar – Beograd (1976. godine), uloga i značaj Luke Bar su značajno evoluirali. Luka je postala ona na koju su trebale da se usmjere uvozno-izvozni tokovi roba sa prilično širokog gravitacionog područja: SR Crna Gora, SR Srbija, SR Makedonija. Ukoliko se ovoj projektovanoj direktnoj gravitacionoj zoni doda prethodno pominjani tranzitni potencijal vezan za zemlje srednje i istočne Evrope, može se konstatovati da je i sada aktuelni cilj da Luka Bar bude luka od šireg značaja suštinski uspostavljen prije više decenija.

Faktori uticaja na nivo ispunjenosti ciljeva vezanih za tržišno pozicioniranje Luke Bar i njenu ulogu i značaj u logističkom sistemu kojem pripada su brojni, sa vrlo složenim mehanizmom dejstva, i njihova elaboracija bi zahtijevala znatno veći prostor nego što je planirani obim ovog rada, ali je definitivno da je jedna od značajnih grupa faktora vezana za konkurentske luke.

Luka Bar je suočena sa veoma oštrom konkurencijom. Njeni glavni konkurenti su luke Rijeka i Ploče (Hrvatska), Luka Konstanca (Rumunija), Luka Burgas (Bugarska), luke Solun i Pirej (Grčka), Luka Drač (Albanija) i Luka Kopar (Slovenija). Visok intenzitet investiranja u razvoj svih luka koje su direktna konkurencija Luci Bar generiše značajne rizike u odnosu na tržišnu poziciju luke: Luka Koper (Slovenija) – kontinuirana ulaganja u razvoj lučkih kapaciteta, razvoj saobraćajne infrastrukture koja luku

povezuje sa zaleđem; luke Rijeka i Ploče (Hrvatska) – ulaganja u razvoj lučkih kapaciteta, razvoj saobraćajne infrastrukture koja luke povezuje sa njihovim zaleđem; Luka Drač (Albanija) – pokretanje „mega projekta” izgradnja nove teretne luke – Porto Romano, razvoj saobraćajne infrastrukture koja luku povezuje sa zaleđem, itd.

Činjenica da je maksimalni nivo iskorišćenosti kapaciteta Luke Bar u prethodnih 50 godina (ukoliko se pažnja usmjeri na period od puštanja u saobraćaj pruge Bar – Beograd) tek malo premašio 50%, zaslužuje posebnu pažnju. Definitivan je krajnje destruktivan uticaj katastrofalnog zemljotresa 1979. godine i ekonomskih sankcija Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih nacija prema SR Jugoslaviji na poziciju Luke Bar i nivo iskorišćenosti njenih kapaciteta. Evidentno je, takođe, da su dramatične promjene pozicije Luke Bar usljed raspada SFR Jugoslavije imale intenzivan negativan uticaj, jer je Luka Bar od projektovane uloge da bude dio lanaca snabdijevanja za značajan dio područja jedne (iste) države, odjednom, za njene glavne dotadašnje korisnike postala samo jedna od inostranih luka, uz to i sa infrastrukturnim vezama čije se stanje vremenom narušavalo i koje su gubile na kapacitetu. Bez značajnijih/konkretnijih pozitivnih efekata je bila i primjena različitih mehanizama povećanja obima pretovara od/ka Luke: promovisanje potencijala koridora Budimpešta – Beograd – Bar – Bari, formiranje zajedničke firme u vlasništvu luke i željezničkih preduzeća sa ciljem da se poveća intenzitet tokova roba željeznicom ka/od Luke, definisanje zajedničke lučko-željezničke tarife, uspostavljanje slobodne zone na lučkom području, restrukturiranje luke, privatizacija jednog od lučkih operatora terminala.

5. Pravci razvoja Luke Bar

Iz činjenice da je najveći dosadašnji dostignuti prosječan nivo iskorišćenosti kapaciteta u posljednjih 50 godina značajno ispod 50% (a najveći u analiziranoj 120-godišnjoj istoriji je bio cca. 55%), direktno se generiše prioritet da se intenzivno radi na povećanju nivoa iskorišćenosti postojećih lučkih kapaciteta. Naravno, uz potrebu da se intenziviraju aktivnosti sa ciljem da se postojeće stanje unaprijedi, definitivno je da treba ulagati maksimalne napore da se kroz razvoj novih kapaciteta - u skladu sa zahtjevima tržišta - ispune pretpostavke za pozicioniranje Luke Bar kao luke od realnog regionalnog značaja.

Optimizacija stepena iskorišćenosti postojećih lučkih kapaciteta i razvoj novih zavisi od brojnih, po karakteru dejstva vrlo raznorodnih, eskternih i internih faktora uticaja. Iako se i pri postojećem stanju infrastrukture (željeznica, drum) koja povezuje Luku sa gravitacionim područjem, uz primjenu odgovarajućih organizacionih mjera i uz povećanje nivoa

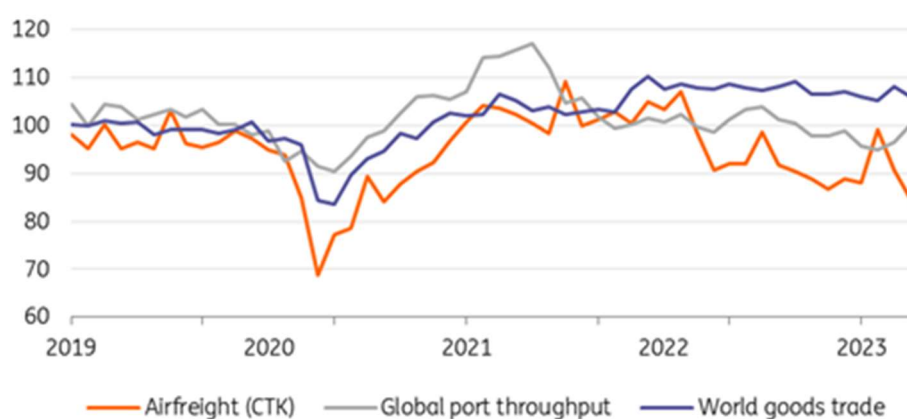
koordinacije i saradnje između luke i logističkih subjekata iz gravitacionog područja, može povećati intenzitet tokova roba od/ka luci, evidentna je činjenica da postoji više domena u kojima su neophodna poboljšanja - direktno povezana sa šansama da se poveća iskorišćenost potencijala Luke Bar: unapređenje infrastrukturnih veza luke sa zaleđem (rekonstrukcija željeznice Bar - Beograd, izgradnja autoputa Bar - Beograd, itd.), pojednostavljenje (ubrzanje) procedura koje prate tokove roba, unapređenje koordinacije između subjekata logističkog sistema kome pripada Luka Bar, itd. Jasno je da se radi o veoma zahtjevnim projektima, sa svih aspekata (visoki troškovi investiranja, dugo vrijeme realizacije, itd.), tako da se jedino uz sistemski pristup, zajedničkim intenzivnim djelovanjem svih nadležnih subjekata, mogu očekivati pozitivni rezultati. Uz navedeno, podrazumijeva se nužnost povećanja intenziteta investiranja kako u razvoj luke kao sistema, tako, naravno, i investiranje u razvoj infrastrukture koja luku povezuje sa zaleđem.

Definitivno je da razvoj Luke Bar, u maksimalno mogućoj mjeri, treba da bude u skladu sa aktuelnim globalnim trendovima razvoja savremenih morskih luka, koji se, primarno, odnose na održivi razvoj (sa svim svojim komponentama – ekološka, ekonomska i socijalna i svojim brojnim pojavnim oblicima: dekarbonizacija, čista energija, cirkularna ekonomija, upravljanje otpadom, itd.) i digitalizaciju, uz podrazumijevajuću potrebu da se neprekidno unapređuje model upravljanja lukom kao cjelinom, optimizuje nivo učešća intermodalnih aktivnosti u luci, iskoriste potencijali Slobodne zone Luka Bar, poboljšava sistem zaštite i zdravlja na radu, sistem bezbjednosti, sistem zaštite i spašavanja, sistem upravljanja rizicima, itd.

Posebno treba naglasiti da bi integracija ekoloških principa u lučke operacije mogla doprinijeti smanjenju negativnog uticaja na životnu sredinu, ali i generisanju finansijskih koristi kroz povećanje konkurentnosti i efikasnosti. Ekonomska dimenzija održivog razvoja bi podrazumijevala optimizaciju resursa, povećanje profitabilnosti i održivo ulaganje u infrastrukturu, dok bi socijalna dimenzija uključivala jačanje svijesti lokalne zajednice, zaposlenih i drugih zainteresovanih strana o značaju zelenih praksi i odgovornog upravljanja lukom. Konkretizujući navedeno, važno je da se, uz planirano proširenje kapaciteta Luke Bar, uvedu mjere za smanjenje štetnih emisija u vazduhu, unapređenje energetske efikasnosti, optimizaciju korišćenja resursa, istovremeno razvijajući intermodalne veze i osnažujući svijest o primjeni principa održivosti. Takav pristup bi mogao dati doprinos ispunjenju cilja da Luka Bar postane ekonomski održiva, ekološki odgovorna i društveno inkluzivna luka, spremna za izazove budućeg razvoja i integraciju u evropske zelene standarde.

U prethodnom kontekstu, treba napomenuti da je prema prostorno-planskoj dokumentaciji za područje Luke Bar, planiran razvoj lučkih kapaciteta do nivoa od 12 miliona tona/godini – dakle, u važećim prostornim planovima postoji rezervisan prostor za povećanje postojećeg kapaciteta luke za 140% (sa sadašnjih 5 miliona tona/godini na planiranih 12 miliona tona/godini).

U kompletnom procesu treba imati u vidu da je Luka Bar mala luka za koje je, generalno uzevši, karakteristično da imaju ograničenja različite prirode, pa i u domenima ljudskih resursa i investicione sposobnosti. U kreiranju poslovnih (razvojnih) strategija je od suštinskog značaja uzeti u obzir neke specifičnosti koje Luka Bar, kao mala luka, ima. Npr. globalno gledano, obim pretovara u lukama je 2022. godine bio veoma blizu nivou iz 2019. godine (slika 4).



Slika 4 – Obim pretovara u lukama (izvor: [64])

U „Luka Bar” AD, situacija bila potpuno drugačija: 2019. godine 1.45 miliona tona; 2022. godine 2.39 miliona tona; $2022/2019 = 1,65$.

6. Zaključak

Razmatranja sprovedena u ovom radu navode na jednu konstantu, a to je otpornost i trajanje Luke Bar kao entiteta. Nema sumnje da će tako i ostati. U njenoj novijoj 120-godišnjoj istoriji, postoji mnogo detalja koji su potvrda prethodno konstatovanog uvjerenja. Bez obzira na mnogo ratnih godina kroz koje je prošla, razaranje koje je doživjela u Drugom svjetskom ratu, zemljotres koji ju je skoro u potpunosti uništio, totalnu blokadu zbog ekonomskih sankcija Savjeta bezbjednosti sa kojima je bila suočena, toliko

promjena društvenih uređenja države koje je nadživjela, Luka Bar ređa jubileje svoga respektabilnog postojanja.

Iako konceptualno adekvatno postavljena i uz pokušaje primjene različitih (u teoriji i praksi poznatih) mehanizama sa ciljem povećanja nivoa iskorišćenosti kapaciteta tokom vremena, prema naturalnim pokazateljima uspjeha rada, u Luci Bar nikada nije premašena „barijera“ zvana pretovar od 3 miliona tona tereta godišnje. To je pitanje koje bi trebalo sveobuhvatno istražiti.

U radu su pomenuta neka od ključnih usporenja razvoja Luke Bar tokom analiziranog perioda, pri čemu su neka od njih vraćala „točak istorije“ čak za više decenija unazad. Nažalost, mnogo je primjera da su određeni modeli rada, poslovni obrasci, koji su prepoznati kao opcije sa velikom potencijalom prije više od jednog vijeka ili nešto kasnije, ostali neiskorišćeni ili sa jako niskim stepenom iskorišćenja, iako im je protok vremena vrlo malo oduzeo od njihove suštine i aktuelnosti (kod nekih je, naravno, vremenom došlo do određenih modifikacija njihovog pojavnog oblika).

Definitivno je da jedan od osnovnih ciljeva djelovanja vezanih za Luku Bar u narednom periodu treba da bude definisanje i primjena modela upravljanja koji će obezbijediti optimalan nivo iskorišćenosti postojećih i razvoj novih kapaciteta, uz maksimalne napore na svim nadležnim nivoima da se, umjesto suočavanja sa vraćanjem „točka istorije“ unazad, sistem kontinuirano unapređuje i korak po korak se kreće ka iskorišćenju svojih evidentnih velikih potencijala.

Literatura

- [1] Andrijašević, Ž., Cvetinović, A., Lekić, S., Milović, Ž., Ostojić, M., Pavlović, N., Popović, M., Šušter, M., Vujović, M., Zagarčanin, M. (2006), „Pristan – grad kojeg nema“, Publikum, Belgrade, ISBN: 86-908753-0-1.
- [2] <https://dacg.me/issar/icg-da-2-bar-ao-bar/luka-bar-lb-bar/>
- [3] Popović, M. (1985), „Barska luka u dva vijeka“, Pobjeda, Podgorica.
- [4] ESPO, ESPO Green Guide, A Manual for European Ports Towards a Green Future, 2021. <https://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Guide%202021%20-%20FINAL.pdf> [Accessed 15 Feb. 2025].
- [5] European Commission, Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead, Brussels, 2013. <https://europe.eu>.
- [6] Verschuur, J., Koks, E.E., Hall, J.W. (2022), „Ports' criticality in international trade and global supply-chains“, Nature Communications, no. 13, <https://www.nature.com/articles/s41467-022-32070-0> [Accessed 12 Feb. 2025].
- [7] Jouili, T. (2016), „The Role of Seaports in the Process of Economic Growth“, Developing Country Studies, vol. 6(2), pp. 64–69. Available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/234682718.pdf> [Accessed 10 Feb. 2025].
- [8] Wahyni, S. (2019), „Innovation in Port Development. The Quad Helix Model“, in: Infrastructure Investment in Indonesia: A Focus on Ports, Cambridge: Open Book Publishers.

- [9] Jugović, A., Jardas Antić, J., Aksentijević, D. (2023), "An Overview of Criteria and Scenarios Relevant for Development of Seaports of County and Local Importance in the Republic of Croatia", *Transactions on Maritime Science*, vol. 12.
- [10] Bulletin Fall (2016), <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1e9d475e-70e5-41a2-a1c9-7d8b7351db4d/content> [Accessed 22 Feb. 2025].
- [11] Taneja, P., Walker, W.E., Ligteringen, H., van Schuylenburg, M., van der Plas, R. (2009), "Future scenarios: Implications for port planning", *Proceedings of the WCTRS Conference*, Antwerp. <https://www.researchgate.net/publication/284150234> [Accessed 28 Feb. 2025].
- [12] Vilke, S., Ukić Boljat, H., Grubišić, N., Maglić, L. (2021), "Application of multi-criteria analysis for the introduction of green port management practices: an evaluation of energy efficient mobility in nautical ports", *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, 65: 72–83.
- [13] International Chamber of Shipping (ICS) — Maritime Barometer Report 2022–2023. <https://www.ics-shipping.org/resource/ics-maritime-barometer-report-2022-2023/> [Accessed 26 Feb. 2025].
- [14] UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations, Geneva (2021), <https://unctad.org> [Accessed 11 Feb. 2025].
- [15] American Bureau of Shipping, Revolutionary Maritime Technology Trends (2022), <https://ww2.eagle.org/en/innovation-and-technology/technology-advancements/abs-tech-trends.html> [Accessed 12 Feb. 2025].
- [16] European Commission, COM (2026) 112 final, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — EU Ports Strategy {SWD(2026) 81 final}, Brussels (2026). https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-ports-and-industrial-maritime-strategies_en [Accessed 24 Mar. 2025].
- [17] ESPO, Environmental Report — EcoPorts in Sights 2025 (2025). <https://www.espo.be/publications/espo-environmental-report-2025> [Accessed 10 Mar. 2025].
- [18] Indriastiw, F., Hadiwardoyo, S.P., Nahry (2021), "Port Connectivity Model in the Perspective of Multimodal Transport: A Conceptual Framework", *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, vol. 1052. The 5th International Conference on Marine Technology (SENTA 2020), 8 December 2020, Surabaya, Indonesia. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/1052/1/012008> [Accessed 27 Feb. 2025].
- [19] Pham, T.Y. (2023), "A smart port development: Systematic literature and bibliometric analysis", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 39, pp. 57–62.
- [20] Ravetz, J. (2013), "New Futures for Older Ports: Synergistic Development in a Global Urban System", *Sustainability*, vol. 5(12): 5100–5118.
- [21] Pardali, A., Stathopoulou, C. (2006), "The Post-War Port Industry Development Models: The Effects on the Economic Development of the Ports' Hinterland", 46th Congress of the European Regional Science Association: "Enlargement, Southern Europe and the Mediterranean", 30 August – 3 September, Volos, Greece, pp. 1–16.
- [22] Liu, L., Ping, H. (2020), "Study of the Influencing Factors on Development of Ports in Guangdong, Hong Kong, and Macao from the Perspective of Spatial Economics", *Mathematical Problems in Engineering*, vol. 2020, Article ID 2343860. <https://doi.org/10.1155/2020/2343860>.
- [23] Pettit, S.J., Beresford, A.K.C. (2009), "Port development: from gateways to logistics hubs", *Maritime Policy & Management*, vol. 36, pp. 253–267.

- [24] Krivokapić, R. (2022), "Perspectives for the Development of Small Seaports, with Reference to the Adriatic Seaports", *Transformations in Business & Economics*, vol. 21, pp. 21–33.
- [25] European Commission, COM/2020/789 final — Sustainable and Smart Mobility Strategy, Brussels (2020). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789> [Accessed 31 Jan. 2025].
- [26] European Commission, COM/2019/640 final — European Green Deal, Brussels (2019). https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_en [Accessed 13 Feb. 2025].
- [27] <https://sdgs.un.org/goals> [Accessed 24 Feb. 2025].
- [28] <https://www.undp.org> [Accessed 24 Feb. 2025].
- [29] Lind, M., Lehmacher, W., Netz, A., Watson, R.T. (2023), "System Demonstrators: Swedish Ports as a Case Study for Innovation".
- [30] European Environment Agency, Transport and Environment Report (2022) — Digitalisation in the Mobility System: Challenges and Opportunities, Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022/transport-and-environment-report/view> [Accessed 12 Feb. 2025].
- [31] Beresford, A.K.C., Gardner, B.M., Pettit, S.J., Naniopoulos, A., Wooldridge, C.F. (2005), "The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution?", *Maritime Policy & Management*, vol. 31(2), pp. 93–107. DOI: 10.1080/0308883042000205061.
- [32] Ducruet, C., Polo Martin, B. (2025), "Port-city evolution in the long run (1880–2020): Global and regional trends", 2025-25 Working Paper, Université Paris Nanterre. https://economix.fr/pdf/dt/2025/WP_EcoX_2025-25.pdf [Accessed 22 Mar. 2025].
- [33] Perović, M. (1988), "Bar i Ulcinj — Savremene privredno-geografske funkcije", Nikšić.
- [34] "Luka Bar" AD (2026), Archived documentation, Bar.
- [35] Ljumović, D. (2001), "Uz izgradnju Luke Bar", Stručna knjiga, Belgrade.
- [36] Dokić, M. (2004), "Željeznička mreža Srbije (1884.–2004.)", Institute of Economic Sciences, Belgrade.
- [37] Opće udruženje saobraćaja SFRJ, Grupacija morskih luka SFRJ (1981), "Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1980.", Rijeka.
- [38] Opće udruženje saobraćaja SFRJ, Grupacija morskih luka SFRJ (1982), "Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1981.", Rijeka.
- [39] Opće udruženje saobraćaja SFRJ, Grupacija morskih luka SFRJ (1983), "Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1982.", Rijeka.
- [40] Opće udruženje saobraćaja SFRJ, Grupacija morskih luka SFRJ (1984), "Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1983.", Rijeka.
- [41] Chen, Z., Chen, Y., Li, T. (2016), "Port Cargo Throughput Forecasting Based on Combination Model", *Proceedings of the 2016 Joint International Information Technology, Mechanical and Electronic Engineering Conference*. DOI: 10.2991/jimec-16.2016.25.
- [42] Eskafi, M., Kowsari, M., Dastgheib, A., Taneja, P., Thorarinsdottir, R.I. (2021), "Mutual information analysis of the factors influencing port throughput", *Maritime Business Review*, vol. 6(2), pp. 129–146. DOI: 10.1108/MABR-05-2020-0030.
- [43] Jansen, M. (2014), "Forecasting container cargo throughput in ports", Master's thesis, Erasmus University Rotterdam, Erasmus School of Economics — Urban, Port and Transport Economics. <https://thesis.eur.nl> [Accessed 1 Mar. 2025].
- [44] Sun, L., Tan, D-R. (2008), "Research on probability distribution of port cargo throughput", *Journal of Marine Science and Application*, vol. 7(1), pp. 65–68, DOI:10.1007/s11804-008-7014-7.

- [45] Zhang, H. (2014), "Analysis of influencing factors of coastal port cargo throughput in China from economic aspect", Digital Repository of the World Maritime University Dissertations. https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2861&context=all_dissertations. [Accessed Feb. 28, 2025].
- [46] Makoa, P., Dávid A., Oleic, A.B. (2021), "Possibilities of increasing the throughput of ports", 14th International scientific conference on sustainable, modern and safe transport, Transportation Research Procedia, vol. 55, pp. 426–433, <https://pdf.sciencedirectassets.com/308315/1-...> [Accessed 25 Feb. 2025].
- [47] Obasi, C.C. (2022), "Assessment of the Impact of Cargo Throughput on Port Productivity in Warri Seaport, Delta State, Nigeria", Annals of Review and Research, vol. 7(3), DOI: 10.19080/ARR.2022.07.555714.
- [48] Ministarstvo pomorstva FNRJ, (1953), Pomorski godišnjak za godinu 1952., Beograd.
- [49] Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, (1954), Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1953., Split.
- [50] Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, (1955), Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja – godina 1954.
- [51] Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, (1957), Godišnjak pomorstva za godinu 1956., Split.
- [52] Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, (1958), Godišnjak pomorstva za godinu 1957., Beograd.
- [53] Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, (1959), Godišnjak pomorstva za godinu 1958., Beograd.
- [54] Stručni odbor za pomorske luke Savjeta za saobraćaj SPK, Zajednica lučkih poduzeća, (1964), Izvještaj o radu jugoslovenskih pomorskih luka za 1963. Beograd, Rijeka.
- [55] Savjet za saobraćaj SPK, Grupacija pomorskih luka, (1967), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih preduzeća u 1966.
- [56] Savjet za saobraćaj SPK, Grupacija pomorskih luka, (1969), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih poduzeća u 1968., Kopar.
- [57] Savjet za saobraćaj SPK, Grupacija pomorskih luka, (1970), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih poduzeća u 1969., Rijeka.
- [58] Savjet za saobraćaj SPK, Grupacija pomorskih luka, (1972), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih poduzeća u 1971., Split.
- [59] Grupacija pomorskih luka Privredne komore Jugoslavije, (1977), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih organizacija udruženog rada u 1976., Bar.
- [60] Grupacija morskih luka Jugoslavije, (1978), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1977., Dubrovnik.
- [61] Opće udruženje saobraćaja SFRJ, Grupacija morskih luka SFRJ, (1985), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1984., Rijeka.
- [62] Privredna komora Jugoslavije, Udrženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, (1987), Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1986., Dubrovnik.
- [63] Dokić, M. (1986), Dosadašnje korišćenje pruge Beograd – Bar i Luke Bar, tekući problemi i perspektive, Institut ekonomskih nauka, Beograd.
- [64] <https://www.ing.com/>

Luka Bar: Fragmenti iz 120-godišnje istorije, osvrt na sadašnjost...

Dostavljen: 31.03.2026.
Prihvaćen: 23.04.2026.

Deda Đelović
Luka Bar AD,
Obala 13. Jul 2, Bar, Montenegro
Email: deda.djelovic@lukabar.me

Milutin Lakićević
Luka Bar AD,
Obala 13. Jul 2, Bar, Montenegro
Email: milutin.lakicevic@lukabar.me

Vesna Mihaljević
Luka Bar AD,
Obala 13. Jul 2, Bar, Montenegro
Email: vesna.mihaljevic@lukabar.me

Dragan Šćekić
Luka Bar AD,
Obala 13. Jul 2, Bar, Montenegro
Email: dragan.scekic@lukabar.me

Dejan Novović
Luka Bar AD,
Obala 13. Jul 2, Bar, Montenegro
Email: dejan.novovic@lukabar.me