





P R O M E T

Najbolji položaj za najmanji promet u regiji

I Rijeka i Pleso i Vukovar zaostaju za regionalnim konkurentima. Svaka luka ima svoju tužnu priču. Ipak, ulazak u EU mogao bi biti impuls za razvoj teretnoga prometa

piše ALAN EDER

alan.eder@tiskopress.hr

L

uka Kopar ima dvostruko više prometa od riječke, Novi Sad na Dunavu još je dominantniji u pretovaru tereta u odnosu na vukovarsku luku, a na ljubljanski Brnik u devet mjeseci sletjelo je više tereta nego na Pleso u cijeloj godini. Tako se opjevani hrvatski geostrateški položaj u praksi potvrđuje samo kao vlastita karikatura.

Intermodalno! Stručnjaci upozoravaju na to da loši rezultati glavnih hrvatskih luka, morske, riječne i zračne, ne ovise samo o njima, ali slažu se da su trebale postići mnogo bolje rezultate, pogotovo sada kada Europa sve više naglašava intermodalni prijevoz, na čemu bi upravo riječka i vukovarska luka trebale profitirati.

- Potencijal tih luka nije iskorišten onoliko koliko bi mogao biti. Znamo da riječkoj luci radi njezina razvoja i razvoja intermodalnog prijevoza trebaju nova željeznička pruga i infrastrukturna ulaganja. Ona može privući promet i postati uspješna priča. I vukovarska luka, najveća hrvatska riječna luka te jedina na Dunavu, ima velik razvojni potencijal. Nažalost, zbog sadašnjega lošeg stanja gospodarstva njezin kapacitet nije iskorišten iako su izgledi da će upravo riječni promet, posebno onaj Dunavom, uskoro biti sve važniji u europskome prometu. Stoga se može pretpostaviti da će se zbog tih zbivanja promijeniti i negativan trend razvoja kojem danas svjedočimo - kaže **Tanja Vujnović**, projektna menadžerica u Klasteru intermodalnog prijevoza.

Da vukovarska luka ima golem potencijal, svjesni su i u njezinoj upravi. Problem s prostorom i vremenskim prilikama donio je im slabiju 2013. Gradnja logističkoga centra više bi iskoristila potencijal. Međutim, planira se ulaganje u Srbiju, o toj mogućnosti u Hrvatskoj slabo se raspravlja. Logistički centar nadoknadio bi minus od sto tisuća tona i još povećao kapacitete za Vukovar. Budući da uskoro ide u koncesiju, možda će budući koncesionar prepoznati priliku u gradnji logističkog centra koji bi omogućio povećanje pretovara.

- Otvoreni smo 365 dana bez obzira na vodostaj, ali zapreka razvoju jest nemogućnost širenja skladišta i pretovara zbog nedostatka prostora. Ovisni smo i o gospodarskoj situaciji, koja je u Hrvatskoj loša. S oporavkom gospodarstva, što se očekuje ove godine, i vukovarska luka rast će u pretovaru. Na njega utječe plovnost Save do Brčkoga jer dio tereta gubimo i zbog toga - objašnjava stanje u luci direktor **Tomislav Mihaljević**.

Dobar početak godine Ovogodišnji je plan nadoknaditi dio lanjskog minusa u pretovaru i imati ga iznad 350 tisuća tona. Godina joj je počela dobro jer je upotrijebljena za pretovar tereta za gradnju TE-a Stanari u BiH, a i upita ima više nego prije. Ondje se nadaju da će suradnja s HŽ-om biti bolja ove godine: - Suradnja može biti bolja i brža. To je također jedan od problema zbog kojih ne možemo povećati promet. Nakon ulaska Hrvatske u Europsku uniju brži je protok robe iz Unije. Svjesni smo da bez oporavka domaćeg gospodarstva teško može biti drastičnog povećanja pretovara - realan je Mihaljević. ➔

PRETOVAR U 2013.131 tisuća kontejnera,
8 milijuna tona**KONKURENTI**KOPAR (Slovenija):
600 tisuća kontejnera, 18
milijuna tonaTRST (Italija):
458 tisuća kontejneraRijeka planira
dodatno širenje na
lokaciji Brajdica**LUKA RIJEKA****TERETNI PROMET**

9500 tona

KONKURENTILJUBLJANA:
13.100 tona
(prvih devet
mjeseci 2013.)BEOGRAD:
7700 tonaBUDIMPEŠTA:
93.000 tona (2012.)Razvoj teretnog
dijela ZLZ-a nije
vezan uz
koncesijski ugovor s
koncesionarom**ZRAČNA LUKA ZAGREB****PRETOVAR U 2013.**

337 tisuća tona

KONKURENTINOVI SAD (SRBIJA):
750 tisuća tonaPANČEVO (SRBIJA):
800 tisuća tonaPriprema se za
davanje u koncesiju,
posluje pozitivno, bez
dugova**LUKA VUKOVAR**

P R O M E T



Vedran Devčić
 LUKA RIJEKA:
 - Tek čekamo dolazak privatnih željezničkih operatera i restrukturiranje HŽ-a Cargo



Miroslav Drljača
 ZRAČNA LUKA ZAGREB:
 - Tri su strateške odrednice: razvoj tehnologije, mrežnih linija i infrastrukture



Tomislav Mihaljević
 LUKA VUKOVAR:
 - Suradnja s HŽ-om može biti bolja i brža. To je također jedan od problema zbog kojih ne možemo povećati promet

Učinkovitiju i bržu željeznicu zazivaju i u riječkoj luci. Iako kaskaju za Koprom i Trstom, očekuje se da bi ih mogli brzo uhvatiti. Nizinska pruga koja bi se sagradila ubrzala bi put koji sada traje gotovo osam sati i tako ubrzala prijevoz, što klijenti žele. Međutim, to je politička odluka; prilika je propuštena kad se odbila kineska ponuda za gradnju. Kinezi bi sagradili prugu u manje od dvije godine, a Rijeka bi u kontejnerskome prometu vrlo brzo sustigla Kopar.

- Djetotvoran i konkurentan željeznički prijevoz ključan je za konkurentnost lučkog sustava i cijelog prometnog pravca. Za razliku od konkurentnih pravaca u kojima je željezničko tržište odavno liberalizirano mi tek čekamo dolazak privatnih željezničkih operatera i restrukturiranje HŽ-a Cargo. U tom segmentu mnogo je rezervi konkurentnosti riječkoga prometnog pravca. Državna politika godinama nije prepoznavala riječku luku kao jedinu hrvatsku luku s golemim regionalnim potencijalom. Državni novac godinama se rasipao prema zavičajnome načelu na neperspektivne prometne pravce. Današnja ulaganja u željeznicu na V. b koridoru i riječko lučko područje trebala su početi prije deset godina - smatra direktor riječke luke **Vedran Devčić**.

Lov na Marca Pola Intermodalnost koju promiče Europska unija mogla bi biti još jedan impuls vođenim lukama jer su upravo one racionalne za uporabu. U Hrvatskoj je svijest o intermodalnosti vrlo slaba, ali u sklopu programa 'Marco Polo II' nastoje se objasniti te prednosti. Problemi nisu vezani samo uz Hrvatsku, imaju ih i druge zemlje.

- To je posljedica nekoliko čimbenika, među ostalima ekonomske neisplativosti prouzročene mnogim administrativnim zaprekama, nepouzdanosti funkcioniranja trenutačnog sustava i, ključno, nedovoljne suradnje između različitih načina prijevoza. Klaster svim zainteresiranima pomaže u izradi projektnih prijedloga i razradi ideja da bi se odlučili na taj oblik financiranja. Klaster intermodalnog prijevoza nacionalni je koordinator programa 'Marco Polo II' čiji je cilj upravo promidžba intermodalnosti, tj. smanjenje opterećenja cestovnog prometa i njegova negativnog učinka na okoliš usmjeravanjem prometa s cesta na željeznicu, priobalnu i unutarnju plovidbu. Članstvo riječke luke i zagrebačke zračne luke u tom klasteru govori o nastojanju tih luka da pridonese razvoju intermodalnosti u Hrvatskoj te u suradnji s drugim oblicima prijevoza bolje iskoriste svoje kapacitete - ističe Vujnović.

Ulazak u EU u prvih je šest mjeseci na prometu osjetila riječka luka. Neki klijenti koji su je do tada izbjegavali sada polako sele poslovanje kroz nju. To Devčiću ulijeva još optimizma; nada se da će se prednost Kopra uskoro smanjiti.

- Današnji je položaj koparska luka sa slovenskom državom gradila više od dvadeset godina,

od toga deset godina kao članica EU. Do ulaska Hrvatske u EU nečlanstvo je Rijeku diskvalificiralo iz ozbiljne konkurencije. Rekao bih da je današnji omjer dva prema jedan u korist Kopra možda i dobar rezultat za Rijeku s obzirom na sve okolnosti. Nakon ulaska Hrvatske u EU konkurentnost riječke luke snažno raste pa vjerujem da ćemo već u nekoliko godina tu razliku znatno smanjiti. Ove godine očekujemo izlazak Hrvatske iz recesije, što bi pozitivno utjecalo na naš promet u izvozu i uvozu povezan s domaćim tržištem, a zbog novog položaja riječke luke na tržištu i toga što smo sada luka EU očekujemo prve konkretne nove poslove upravo u tom dijelu - optimističan je Devčić.

Airport Cargo City Zračnu luku Zagreb pak čekaju velike promjene jer je upravljanje njome preuzeo je francuski konzorcij ZAIC koji će se ponajprije brinuti za razvoj putničkog prometa. ZLZ, koji je ostao u hrvatskom vlasništvu planira razvijati Zagreb Airport Cargo City u tri faze: sagraditi moderno skladište, zatim ured za korisnike i kamionsko parkiralište te nove stajanke koje će moći primiti dva širokotrupna zrakoplova. Ukupni je godišnji potencijal teretnoga prometa zračnih luka regionalnih zemalja (Ljubljana, Beograd, Sarajevo, Skoplje, Podgorica) od 35 do 40 tisuća tona. Zagreb u prosjeku ostvaruje 23 posto teretnog prometa na godinu u ukupnome potencijalu zračnih luka na području bivše Jugoslavije. Dodatnim ulaganjima taj bi se postotak morao povećati. Predsjednik Uprave ZLZ-a **Miroslav Drljača** govori o trima strateškim odrednicama za poboljšanje teretnoga prometa: razvoju tehnologije, mrežnih linija i infrastrukture.

- Sa stajališta intermodalnosti lokacija je odlična i zbog toga što bi teretni centar bio u zračnoj luci, zato što je u neposrednoj blizini južna obilaznica Zagreba, dakle autocesta, pa željeznička pruga koja spaja Ranžirni kolodvor s prugom Zagreb - Sisak. Projekt se sagledava i u kontekstu razvoja riječke luke i moderne željezničke pruge Rijeka - Zagreb - Botovo. U neposrednoj blizini Hrvatska pošta gradi moderni logistički centar, a u budućnosti će i rijeka Sava biti plovna do Zagreba. Dakle, gotovo svi oblici prometa obuhvaćeni su tom lokacijom - smatra Drljača.

Tko će uložiti novac? Osim oporavka gospodarstva ključ za razvoj svih triju luka jest ulaganje u njihovo osuvremenjivanje i nove kapacitete. Fondovi EU i europski projekti zasigurno mogu pridonijeti novim ulaganjima u luke, no Hrvatska dosad nije dovoljno iskoristila tu priliku. Najveće su zapreke za njihov razvoj nedovoljna ulaganja, koja su nužna i za kompetitivnost na europskom tržištu. Zbog odlična položaja te tri luke mogu postati regionalna prometna središta, no za to je osim položaja potrebna i politička potpora, koje dosad nije bilo. ■