

STRATEGIC GLOBALIZATION OF VUKOVAR PORT

STRATEŠKA GLOBALIZACIJA LUKE VUKOVAR

GONGETA, Sanja

Abstract: *The Vukovar Port is one of the four inland-water ports in the Republic of Croatia. An extremely favorable geographic position, as well as a good interconnection via road and railroad transportation, have vouchsafed a great potential for the development of domestic and international fluvial traffic in the eastern part of Croatia. By virtue of Croatia's accession to the European Union, the Vukovar Port will become a part of globalization trend of the European transportation network. The paper analyzes the Vukovar Port's business and anticipates the Port's perspective within the Danube-Sava Channel, as well as the fluvial commodity transportation capacities, legally regulated pursuant to the international conventions.*

Keywords: *fluvial traffic, multimodal transportation, Danube-Sava Channel, globalization*

Sažetak: *Luka Vukovar jedna je od četiri luke unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj. Iznimno povoljan zemljopisni položaj te dobra povezanost s cestovnim i željezničkim prijevozom osigurali su veliki potencijal za razvoj domaćeg i međunarodnog riječnog prometa u istočnom dijelu Hrvatske. Ulaskom Hrvatske u Europsku Uniju, luka Vukovar postat će dio globalizacijskog trenda europske prometne mreže. U radu se analizira poslovanje luke Vukovar, predviđa perspektiva luke u okviru kanala Dunav – Sava kao i mogućnosti razvoja riječnog prometa roba pravno uređenog u skladu s međunarodnim konvencijama.*

Ključne riječi: *riječni promet, multimodalni prijevoz, kanal Dunav – Sava, globalizacija*



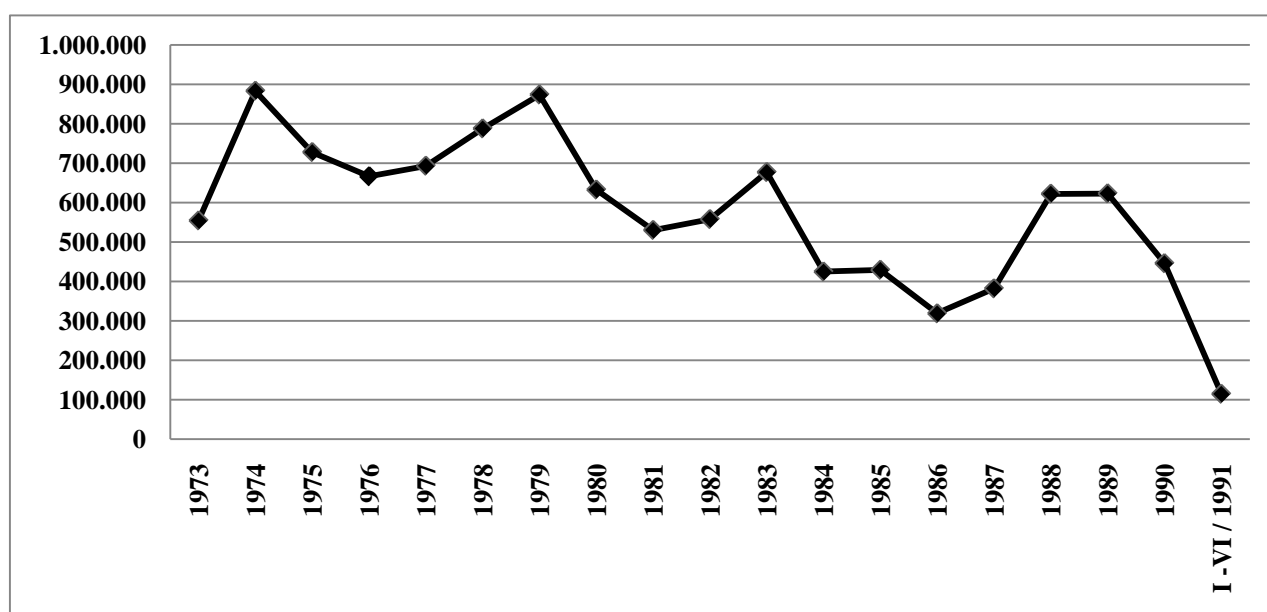
Authors' data: Sanja, Gongeta, mag.iur., Veleučilište Lavoslav Ružička u Vukovaru, Vukovar, sgongeta@vevu.hr

1. Uvod

Luka Vukovar je smještena na 1335 km nizvodnog toka rijeke Dunav na desnoj obali rijeke. Luka se prostire u pravcu istok – zapad u dužini oko 850 m i širine oko 45 m. Povoljan položaj Luke u odnosu na maticu rijeke Dunav, omogućuje normalan rad tijekom cijele godine te plovnost svih 365 dana u godini pa se i pri najnižim vodostajima mogu prekravati brodovi riječno-morskog tipa. Globalizacija tržišta koja briše međunarodne trgovačke granice jedna je od oznaka i suvremenog vodnog prometa.[1] Kako Dunav povezuje Republiku Hrvatsku s devet zemalja europskog kontinenta, ujednačena pravna regulativa važan je čimbenik za konkurentsko djelovanje na takvom tržištu. Stupanjem na snagu Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda 1. studenog 2007. godine (NN, br. 109/07), Republika Hrvatska se približila europskoj pravnoj stečevini. U odnosu na derogirani Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, br. 19/98, 151/03, 138/06), novi Zakon uz primjenu Pomorskog zakonika (NN, br. 181/04, 76/07, 146/08), izravno upućuje na Konvenciju o ugovoru o prijevozu robe u unutarnjoj plovidbi, poznate kao Budimpeštanska konvencija (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways – CMNI 2000. godine). [2]

2. Analiza prometa roba u luci Vukovar

Prema podacima Luke Vukovar, Luka je u razdoblju prije 1991. godine prekravala između 1,2-1,5 mil. tona godišnje različitih roba te je na prostorima bivše države bila treća luka po prometu roba, iza luka Rijeka i Ploče, kao što je i danas na prostoru Republike Hrvatske. Po vrsti roba dominirali su rasuti tereti (glinica, ugljen, rude i drugo) kako u dolasku tako i u odlasku vodenim putem, što je uvjetovalo i vrlo veliku angažiranost u prijevozu roba od strane željezničkog sustava koji je dosezao do 70 % prekrane tonaže (najviše 1974.g. - 883.000 t).



Grafički prikaz 1. Željeznički promet u Luci Vukovar 1974.-1991.g.

U razdoblju od 1991. – 1998. Luka nije poslovala zbog ratnih razaranja, no nakon mirne reintegracije podunavskog područja ponovno je aktiviran rad luke te je 2001. godine osnovana lučka uprava Vukovar. Obnova i djelomična izgradnja Luke završeni su do 2003. g. kada se bilježi i prvi porast prekrcaja roba. U 2004.g. od prekrcanih 290.800 tona različitih vrsta roba, uglavnom rasutog tereta (žitarice, uljarice, gnojivo i željezna ruda) željezničkim prijevozom je izvršeno 60 %, dok se 2005.g. prekrcaj povećava na 796.600 tona, a prijevoz željeznicom na 73 %. Sljedeće godine Luka bilježi prekrcaj preko 900.000 tona, a prijevoz željeznicom 77 %.

Oznaka red.broj	Oblik prometa - kategorija robe	Godina 2003.	udjel u %	Godina 2004.	udjel u %	Godina 2005.	udjel u %	Godina 2006.	udjel u %	Godina 2007.	udjel u %	Godina 2008.	udjel u %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A.	DOMAĆI PROMET	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	418	0,1
B.	UVOZ ROBA		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/
01.	Žitarice i uljarice	9.594	/22,9/	31.786	/27,8/	49.854	/43,9/	1.850		3.219		2.824	
02.	Gnojivo	15.079	/36,0/	14.429	/13,0/	26.017	/21,6/	16.973		22.850		2.456	
03.	Željezna ruda, staro i sir. želj.	12.145	/29,0/	0		0		6.395		0		0	
04.	Metali i metalni proizvodi	5.068	/12,1/	66.927	/58,4/	38.415	/33,3/	44.613		61.314		39.279	
05.	Katrani, derivati ugljena i dr.	0		883	/0,8/	1.000	/0,8/	-				0	
06.	Strojvi i transportni uređaji	0		0		496	/0,4/	0		236		521	
07.	Prehrambeni proizvodi-šećer	0		0		0		1.816		2.845		740	
	Ukupno uvoz:	41.886	30,0	114.525	39,4	115.782	14,5	71.647	7,8	90.464	11,2	45.820	10,7
C.	IZVOZ ROBA		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/
01.	Žitarice i uljarice	13.732	/32,3/	21.566	/43,7/	17.699	/47,2/	10.814		13.183		10.709	
02.	Gnojivo	27.826	/65,4/	27.024	/54,8/	7.575	/18,8/	2.583		18.664		39.191	
03.	Strojvi i transformatori	1.002	/2,3/	765	/1,5/	3.042	/9,0/	1.926		930		1.954	
04.	Proizvodi za građevn.-opeka	0		0		7.985	/25,0/	50.005		72.634		108.664	
05.	- knauf	0		0		0		1.694		-		15.171	
	Ukupno izvoz:	42.560	30,6	49.355	17,0	36.301	4,6	67.022	7,4	105.411	13,0	175.689	40,8
D.	PROVOZ (TRANZIT) ROBA		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/		/100,0/
01.	Žitarice i uljarice	0		15.000	/11,8/	8.909	/1,5/	18.759		17.950		22.084	
02.	Prehrambeni proizvodi-šećer	49.730	/90,8/	51.335	/40,4/	85.242	/13,4/	94.272		8.139		4.258	
03.	Željezna ruda i staro željezo	0		14.150	/11,1/	489.049	/75,3/	564.450		447.311		66.091	
04.	Metali i metalni proizvodi	5.068	/9,8/	10.128	/8,1/	10.897	/1,2/	23.926		49.495		76.000	
05.	Katrani, derivati ugljena i dr.	0		36.339	/28,6/	50.283	/8,6/	75.722		91.841		39.750	
06.	Specijalni teret	0		0		105	-	-		400		51	
	Ukupno provoz (tranzit):	54.798	39,4	126.952	43,6	644.485	80,9	777.129	84,8	615.136	75,8	208.234	48,4
	SVEUKUPNO(A+B+C+D):	139.243	100,0	290.832	100,0	796.568	100,0	915.798	100,0	811.011	100,0	430.161	100,0

Tablica 1. Osnovni oblici prometa roba za razdoblje 2003. - 2008. godine.

U ukupnom prometu robe, uz željeznički, riječnom prijevozu vrlo je konkurentan i cestovni (kamionski) prijevoz i to prema obliku same cijene prijevoza, brzine i njenog komoditeta (tzv. door to door).

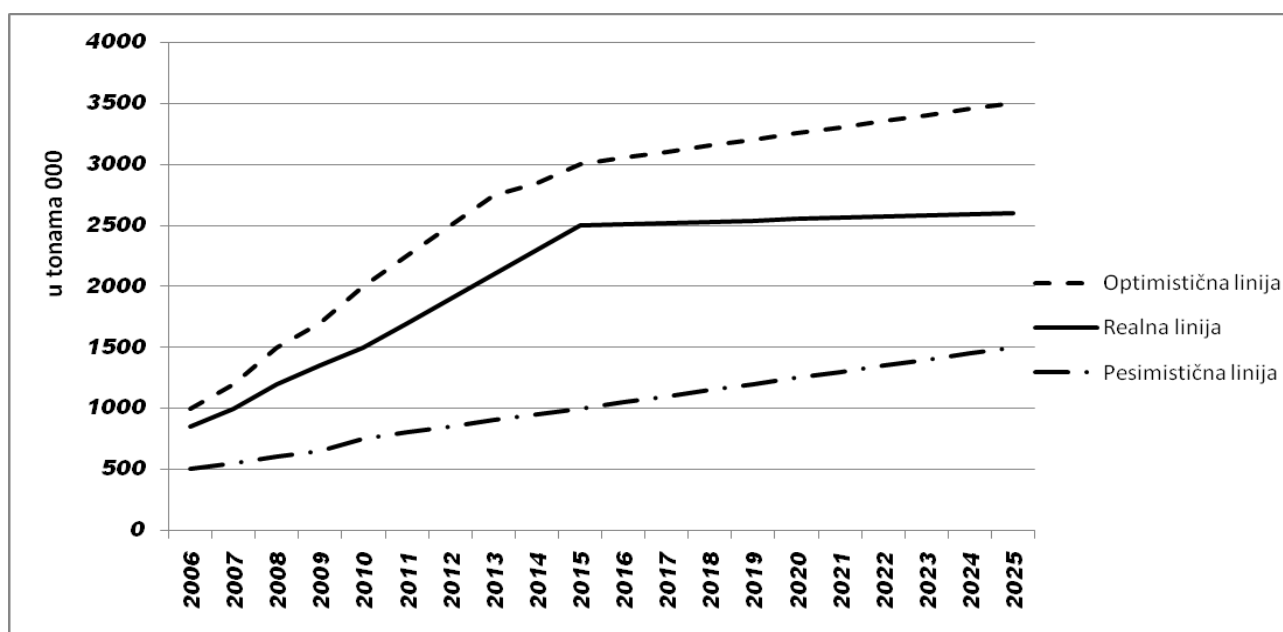
Uzme li se u obzir cijena količine prevezenog tereta po jedinici kilometra, može se doći do zaključka da je za sada i dalje isplativiji riječni prijevoz, jer on sam po sebi nudi veće količine prijevoza po jednakoj cijeni derivata goriva. [3] No, upravo dobra povezanost s konkurentnim cestovnim i željezničkim prijevozom uvjetovala je veliki potencijal razvoja same Luke i održanje viševrsnog prijevoza što je u konačnici i rezultiralo relativno brzim oporavkom Luke nakon što je ratnim razaranja gotovo u potpunosti uništena.

Statistički podatci progresivnog razvoja prometa Luke ukazuju na iznimnu važnost razvijene ne samo lučke, nego i infrastrukture ostalih grana prometa te važnost dostupnosti i povezanosti različitih vrsta prijevoza. Razvojem suvremenih tehnologija

transporta međusobno odvojene faze multimodalnog prijevoza integrirane su u jedinstven prijevozni proces. [4] Modernizirani uvjeti prometnih pravaca jedan su od glavnih preduvjeta uspješnog povezivanja ovog dijela Hrvatske sa zemljama u regiji, ali i uspješnog konkuriranja na europskom tržištu prijevoza roba. Daljnji razvoj prometne infrastrukture (osobito lučke) trebao bi biti među prioritetima budućeg ulaganja na području grada Vukovara, ali i Županije Vukovarsko – srijemske.

3. Predviđanja razvoja budućeg poslovanja

Prema dosadašnjim pokazateljima za očekivati je kako će struktura roba koje će dolaziti u Luku Vukovar i biti distribuirana na domaće i inozemno tržište, po podrijetlu i nadalje pripadati strukturi "rasutog tereta" (do 80 %), što u velikom podrazumijeva i željeznički promet, ali sa posebnim zahtjevima prijevoza u tehničkom smislu. Loša ekonomska situacija, koja je proteklih godina pogodila svjetsko gospodarsko tržište, odrazila se i na poslovanje Luke Vukovar. Premda je očekivan promet od 1,2 mil.tona (prema planu za kraj 2008. godine), ostvareno je samo 430.000 tona. No, bolji pogled u budućnost i jačanje gospodarstva opravdava očekivanja da se u razdoblju od 2013. - 2015. ostvari promet između 2,0 do 2,5 mil. tona te prekorači željeznički promet iz 1974.godine.



Grafički prikaz 2. Planirane količine prekrcaja

Na razvoj daljnjeg prometa veliku ulogu zasigurno će imati i dugo planirani višenamjenski kanal Dunav – Sava, čime bi Luka Vukovar trebala postati dio globalizacijskog trenda europske prometne mreže.[5] Shodno tome, izrađen je plan proširenja Luke Vukovar – nova luka – Istok. Dodatno proširenje prilagodit će pomalo zastarjeli postojeći željeznički sustav, povećati skladišne kapacitete što bi u konačnici trebalo rezultirati većim i kvalitetnijim prometom roba. [6] Premda se uglavnom govori o njegovim prednostima, koje bi zbog svog višenamjenskog karaktera trebao pružiti, spomenuti Kanal nosi i svojevrsnu prijetnju. Naime,

njegovom bi se izgradnjom prijevoz većine tereta, a koji predstavlja okosnicu glavnog poslovanja Luke Vukovar, mogao preusmjeriti prema susjednoj Bosni i Hercegovini što bi utjecalo na daljnje poslovanje domaće luke. No, mi ćemo se u ovom radu prikloniti stajalištima kako će Kanal u cijelosti biti od višestruke koristi za hrvatski gospodarski sustav. Globalno gledano, kroz povezanost sa europskim zemljama koju će osigurati Hrvatskoj, kanal Dunav – Sava svakako će značiti bolju gospodarsku suradnju, a samim tim i bolji položaj Hrvatske u granicama Europske Unije kojoj težimo.

4. Zaključak

Luka Vukovar jedna je od četiri luke unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj, a prema svom poslovanju nalazi se na trećem mjestu među lukama u okviru državne granice što je čini najvećom hrvatskom lukom unutarnjih voda. Lučki promet, zajedno sa riječnim prijevozom, važna je karika transportnog lanca i trebao bi biti među glavnim čimbenicima buduće odrednice u strategiji razvoja Vukovarsko - Srijemske Županije. Najavljena izrada idejnih projekata prema Konceptiji razvoja izgradnje tzv. "Luke Istok", omogućit će iskorištavanje brojnih potencijala koje osigurava zemljopisni položaj same Luke. Za vjerovati je kako će predviđena izgradnja lučke infrastrukture, a koja obuhvaća i željezničku, stvoriti prostorne i tehničko - tehnološke preduvjete za ostvarenje zadanih ciljeva djelovanja na regionalnom i europskom tržištu prometa roba. Također, temeljno polazište pri vizijama budućeg poslovanja trebala bi prije svega biti razvijena lokalna transportna mreža usmjerena na globalno djelovanje. Hrvatska, svojom pravnom regulativom, prati europske pravne standarde čime su stvoreni temelji sudjelovanja i ravnopravnog konkuriranja na međunarodnom tržištu riječnog prometa roba.

5. Literatura

- [1] Jolić, B. (2005). *Luke i ITS*, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, str.11, ISBN953-6790-99-8, Zagreb
- [2] Grabovac, I. (2008). Novi sustav odgovornosti u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, str.441-448, ISSN 0584-9063, Split
- [3] Vojković, G. (2007). *Luke unutarnjih voda*, Hrvatski hidrografski institut, str. 12, ISBN 978- 953-6165-50-6, Split
- [4] Pavić, D. (2009.). *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, Tectus d. o. o., str. 386., ISBN 978-953-7512-01-9, Zagreb
- [5] Romštajn, I. (1998). Izgradnja kanala „Dunav – Sava“ gospodarski je izazov za XXI. Stoljeće i postat će „hrvatski riječni Suez“, *Pravni vjesnik*, str.126. – 131. ISSN 0352-5317, Osijek
- [6] *Dostupno na: www.luka-vukovar.hr Pristup: 20-04-2010*



Photo 050. Bug / Buba