

RAZVITAK RIJEČNOGA PROMETA SISAČKO-MOSLAVAČKE ŽUPANIJE

DEVELOPMENT OF RIVER TRAFFIC IN SISAK-MOSLAVINA COUNTY

Rašid Zuko¹, Viktor Hudi² i Sabina Smajlović³

JEL Classification: L 91;

Review

Primljeno / Received: February 07, 2013

Prihvaćeno / Accepted: March 28, 2013

Sažetak

Temeljni cilj ove znanstvene rasprave jest istražiti mogućnosti razvitka riječnog prometa u Sisačko-moslavačkoj županiji. Da bi se cilj istraživanja i ostvario bilo je nužno analizirati relevantne značajke mreže unutarnjih vodnih putova Sisačko-moslavačke županije, kretanje teretnog prometa u hrvatskim riječnim lukama te sačiniti prognozu riječnog prometa u Sisačko-moslavačkoj županiji do 2016. godine. U skladu s tim u radu su u različitim kombinacijama primijenjene sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, induktivna i deduktivna metoda, statistička metoda i metoda prosječne stope rasta.

Ključne riječi: razvitak, riječni promet, Sisačko-moslavačka županija, teretni promet

Summary

The fundamental goal of this scientific paper is to explore the possibilities for river traffic development in Šisak-moslavina County. To achieve the research goal it was necessary to analyze the relevant characteristics of the network of internal waterways Šisak-moslavina County, the trend of freight transport in Croatian river ports, and make forecasts of river freight transport in the Šisak-moslavina County till 2016. In accordance with that in the paper in various combinations were used following the scientific method: the method of analysis and synthesis, inductive and deductive methods, statistical method and method of average growth rate.

Key words: development, river traffic, Šisak-moslavina County, freight transport

1. UVOD

U Sisačko-moslavačkoj županiji nalazi se središnji dio mreže riječnih putova u Hrvatskoj. Planom su određene sljedeće luke za javni promet: a) luka Sisak otvorena je za javni promet i od državnog je značaja, b) luka za prekrcaj nafte u Sisku, iako izdvojena, sastavni je dio lučkog kompleksa u Sisku, c) planirane luke od županijskog značaja su: Jasenovac i Petrinja. Promatrajući riječni promet na Savi

¹ Pučko otvoreno učilište Kotva

² Pučko otvoreno učilište Kotva

³ Pučko otvoreno učilište Kotva

uočava se veliki pad prometa i plovidbe, kao posljedica ekonomskog pada 80-ih i 90-tih godina prošloga stoljeća, ratnih razaranja za vrijeme Domovinskog rata, te smanjene potražnje za prijevozom tereta u uvjetima globalne gospodarske recesije.

Nakon osamostaljenja mreža vodnih putova Republike Hrvatske ostala je razdvojena te je mrežni bazen riječnih putova Sisačko-moslavačke županije koji obuhvaća vodni put Save, Kupe i Une, nepovezan s mrežom europskih vodnih putova preko teritorija Republike Hrvatske. Kada se tome pridoda činjenica da parametri uzvodnog dijela rijeke Save od Slavenskog Šamca ne odgovaraju klasama deklariranim u AGN (Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja), tada ne čudi činjenica da domaćeg prometa na rijeci osim prijevoza nafte na rijeci Savi gotova da i nema.

Polazna pretpostavka ovoga rada jest: Da bi se ovaj problem razriješio cjelokupnu politiku vodnih putova treba usmjeriti u dva osnovna smjera: a) postizanje veće razine konkurentnosti i kvalitete postojeće mreže unutarnjih vodnih putova i b) ostvarivanje brže i skladnije izgradnje vodnih putova europskog standarda, u sklopu TEN-T mreže, sukladno načelima europske prometne politike.

2. RELEVANTNE ZNAČAJKE MREŽE UNUTARNJIH VODNIH PUTOVA SISAČKO-MOSLAVAČKE ŽUPANIJE

Mreža unutarnjih vodnih putova Sisačko - moslavačke županije predstavlja značajan ali istovremeno i neiskorišten dio nacionalnog bogatstva Hrvatske. Mrežu unutarnjih vodni putova Sisačko-moslavačke županije čine rijeke: Sava u duljini 117 km, Kupa u duljini od 5 km i Una u duljini od 15 km¹.

Stupanjem na snagu Protokola o plovidbi u okviru Sporazuma o slivu rijeke Save, plovidba Savom je slobodna, međutim ne i sigurna. Naime, vodni put nizvodno od Slavenskog Broda u dijelu graničnog područja s BiH, kao i kroz Republiku Srbiju nije obilježen niti se održava na potrebnu klasu plovnosti. Plovidba je moguća pri povoljnim vodostajima, ali na vlastitu odgovornost. Takvo stanje ne udovoljava uvjetima za trgovačku plovidbu između savskog bazena i Dunava. Na rijeci Savi od Račinovaca do Siska postoji tridesetak lokacija gdje dubine riječnog korita ne osiguravaju potrebnu dubinu vodnog puta. Ovi plićaci se nalaze na mjestima koja su prirodni pragovi od čvrstog materijala ili su posljedica intenzivnog donošenja nanosa. Dosadašnja praksa održavanja koja se uglavnom temeljila na koncesijskom modelu iskorištavanja šljunka i pijeska iskopom iz riječnog korita pokazala se neučinkovitom i kontraproduktivnom. Pretjeranom komercijalizacijom iskopa stvorene su neravnomjernosti i deformacije plovnog korita što je u konačnici još više smanjilo sigurnost plovidbe. Tako dubine vodnog puta na najkritičnim mjestima iznose minimalno 1,7 metara dok parametri IV klase zahtijevaju omogućavanje plovidbe brodovima s maksimalnim gazom od 2,5 metara. Od Račinovaca do Jasenovca na lijevoj obali Save postoji 29 većinom oštećenih objekata sigurnosti plovidbe i regulacijskih vodnih građevina i 16 većih dijelova značajno erodirane obale, dok na dijelu do Siska ima 104 objekata sigurnosti plovidbe i regulacijske

vodne građevine. Veliki dio tih objekata sigurnosti plovidbe odnosno vodnih građevina je u visokom stupnju oštećenja, a neki su u ruševnom stanju. Kritične dionice za plovidbu rijekom Savom zorno su predočene tablicom 1.

Sliv rijeke Kupe obuhvaća Kupu, Dobru, Mrežnicu i Koranu i prostire se na teritoriju Hrvatske, Slovenije i Bosne i Hercegovine. Kupa se ulijeva u Savu kod Capraga, rkm 583 rijeke Save, a plovna je do Siska u duljini od 5 km za II. i III. klasu plovnosti, dok je za I. klasu plovnosti plovna 136 km. Postoji cijeli niz projekata kojima se obrađuje mogućnost kanaliziranja Kupe do Karlovca, što bi utjecalo na pad udaljenosti između unutarnje plovidbe i Jadranskog mora, odnosno približavanje međunarodnih luka od Amsterdama do Crnog mora, lukama na Jadranskom moru. Na rijeci Kupi nalazi se riječno pristanište Sisak koje je već dugi niz godina osnovni pokretač razvoja gospodarstva na tim prostorima. Kapacitet pristaništa iznosi više od milijun tona robnih supstrata na godinu. Kako plovidba rijekom Kupom uzvodno od Siska do Karlovca trenutno nije moguća treba istražiti mogućnost otvaranja plovidbe u turističke i sportsko rekreacijske svrhe.

Na plovnom dijelu rijeke Kupe postoji nekoliko većih plicaka koji otežavaju plovidbu pri niskim vodostajima i koje se nužno mora adekvatno obilježavati a oni su:

- Sisak – Mali kaptol, rkm 4,0, dubina plovnog puta 24 dm, širina 2S za vodomer 100 Galdovo;
- Sisak – željeznički most, rkm 2,0, dubina 22 dm, širina 25 m;
- Rafinerija, rkm 1,0, dubina 20 dm, širina 25 m;
- Ušće Kupe u Savu, rkm 0,0, dubina 24 dm, širina 23 m.

Kao ozbiljna smetnja za plovidbu na rijeci Kupi pojavljuju se i mostovi cestovne i željezničke infrastrukture:

- cestovni most, rkm 4,0 u granicama visine 6,40 m pri najvišem vodostaju, a širine prolaza 9 m,
- cestovni most, rkm 3,2 mala visina za prolaz brodova i nedovoljna širina,
- željeznički most rkm 2,0, odgovarajuća visina, nedovoljna širina pri visokom vodostaju.

Osnovne hidrološke značajke sliva rijeke Une su: ukupna površina od 9 368 km², od čega je 1 686 km² unutar Republike Hrvatske, ukupna duljina od 212 km, od koje je 139 km unutar Republike Hrvatske a 130 km Une čini državnu granicu. Una je vodni put dug 15 km od čega je 4 km klasificirano II klasom a 11 km I klasom. Plovidba se odvija u svrhu iskopa i transporta šljunka te za sport i rekreaciju u ograničenom opsegu. Vodni put rijeke Une u cijelosti je u graničnom području s Bosnom i Hercegovinom.

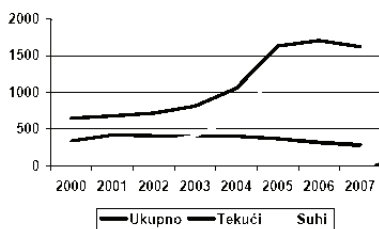
2. LUKE UNUTARNJIH VODA

Zakon o lukama unutarnjih voda iz 1998. godine² preuzeo je, po uzoru na morske luke tzv. „landlord“ model kojim država zadržava upravljanje lukom i lučkom infrastrukturom, a lučku operativu privatizira na način da dodjeljuje koncesije lučkim operaterima. Preduvjet za uspješnu primjenu tzv. „landlord“ modela kakav se primjenjuje u Hrvatskoj jest potpuna kontrola nad osnovnom infrastrukturom u okviru lučkog područja uključivši obalu, akvatorij luke, zemljište na lučkom području, cestovne i željezničke prometnice i komunalne sustave. Lučke uprave imaju ulogu regulatora sveukupnih aktivnosti i poslovanja u luci kako bi se stvorilo konkurentno okruženje u luci, jednaki tretman korisnika lučkih usluga, ravnopravno tretirali svi brodari koji koriste luku te maksimalno iskoristili lučki prometni potencijali. Za riječni promet je bitno da se riječne luke moraju dobro prometno povezati željezničkim i cestovnim vezama sa čvorištima na glavnim prometnim koridorima.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda iz 2007. godine³ uveo je neke novine među kojima se ističe uvođenje odobrenja za obavljanje djelatnosti umjesto koncesije koja je s obzirom da karakter vlasništva i tehnološke specifičnosti u riječnim lukama nepovrediva ili ograničavajuća, te potpunije i jasnije definiranje uloge pristaništa u lučkom sustavu. Ovim zakonom omogućeno je otvaranje privatnih luka i pristaništa. U Hrvatskoj su na unutarnjim vodnim putovima organizirane četiri lučke uprave i to u Vukovaru za javne luke na Dunavu i budućem višenamjenskom kanalu Dunav – Sava, Osijeku za luke na Dravi, dok je nadležnost nad lukama na rijeci Savi podijeljena između Lučke uprave Sisak i Lučke uprave Slavonski Brod. Županijske luke i pristaništa također pripadaju u područje nadležnosti spomenutih lučkih uprava.

Godišnji promet predstavlja jedan o najvažnijih tehnoloških parametara kojim se ocjenjuje tržišna uspješnost neke luke ili lučkog sustava. Razdoblje od 2000. do 2007. godine karakteriziraju dvije faze. U prvoj fazi se promet pokrenuo gotovo s mrtve točke te je sukladno tome u prvih pet godina zabilježen nagli rast prometa. Tome je pogodovalo i stanje na tržištu i revitalizacija industrije poglavito u sjevernoj BiH, koja je orijentirana na hrvatske riječne luke. Drugu fazu u razdoblju nakon 2005. godine karakterizira određena stagnacija i pad prometa (grafikon 1).

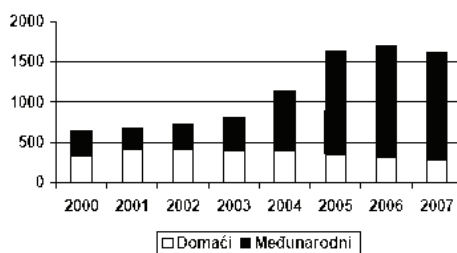
Grafikon 1: Kretanje teretnog prometa u hrvatskim riječnim lukama (000 tona)



Izvor: Obradili autori prema SLJH različita godišta

Rast prometa ostvaren je isključivo u međunarodnom prometu, dok domaćeg prometa osim prijevoza sirove nafte na rijeci Savi gotovo da i nema. Domaći promet ne može ostvariti značajan porast dok su savski i dunavski vodni put u Hrvatskoj prometno izolirani (cf grafikon 2).

Grafikon 2: Teretni promet u hrvatskim riječnim lukama po robnim tokovima



Izvor: Priedili autori prema Transport i komunikacije u 2007., Statistička izvješća, Zagreb, 2008., p. 162

Čini se bitnim naglasiti da luka Sisak isključivo ovisi o unutarnjem prometu i to isključivo o prometu sirove nafte na relaciji Slavonski Brod - Sisak. To je jedini teret u javnom prometu koji je evidentiran u luci Sisak. U skladu s tim ne čudi činjenica da luka Sisak ne može samostalno financirati svoje poslovanje (tablica 2). Struktura prihoda i rashoda lučke uprave Sisak dana je u tablici 2.

Tablica 2: Struktura prihoda i rashoda lučke uprave Sisak (u %)

Lučka uprava Sisak	2004/2005	2006	2007
PRIHODI			
Lučke pristojbe	1,4	2,9	2,6
Koncesijske naknade	1,2	0,6	1,6
Prihodi iz proračuna	97,4	93,4	92,7
Ostali prihodi	0,0	3,1	3,1
UKUPNO:	100,0	100,0	100,0
RASHODI			
Troškovi za zaposlene	9,6	9,1	5,6
Materijalni troškovi	4,6	15,9	16,3
Troškovi održavanja	0,9	8,2	1,8
Investicijski rashodi	79,0	64,3	73,3
Ostali rashodi	5,9	2,5	3,0
UKUPNO:	100,0	100,0	100,0

Izvor: Obradili autori prema Srednjoročnom planu razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009.- 2016. godine), Zagreb, 2008., ss. 53-54, (dostupno na: www.mmpi.hr/UserDocsImages/srednjorocni%20%20plan.pdf)

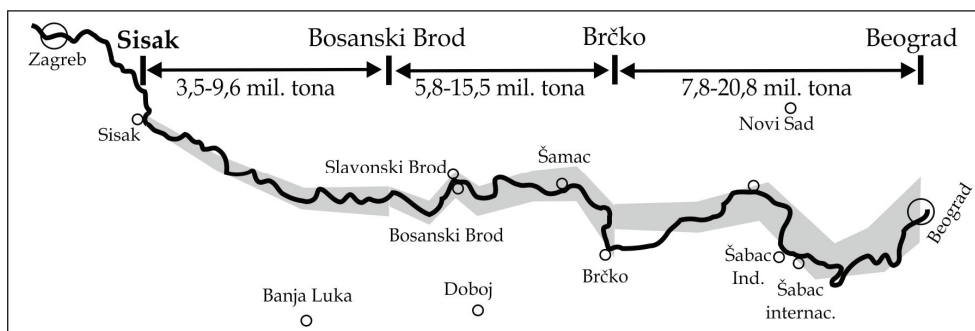
Temeljem podataka iz tablice 2 razvidno je da je lučka uprava Sisak osigurala pokrivenost neinvesticijskih rashoda prihodima iz djelatnosti u 2005. godini s 13 %, u 2006. s 15,4 % i u 2007. godini sa svega 11,7 %.

3. PROGNOZA RIJEČNOGA PROMETA

Budući da je u dosadašnjem razvoju Hrvatske riječni promet bio uglavnom zapostavljen te da je za vrijeme rata došlo do njegova gotovo potpunog prekida, potencijali riječnoga prometa nisu ni približno iskorišteni. Upravo ta činjenica navela je kreatora Strategije prometnog razvitka Hrvatske da ustvrde da će tek nakon obnove riječne infrastrukture i izgradnje kanala Dunav - Sava promet na rijeci Savi dostići 3.5 milijuna tona tereta. Istina ova prognoza je bila preoptimistična jer se pošlo od pretpostavke da će kanal biti gotov 2005. godine te da će riječni promet rasti po godišnjoj stopi rasta od 4 do 5 %.⁴ Na žalost ova predviđanja nisu se ni približno ostvarila.

Slična predviđanja prognoze riječnog prometa na rijeci Savi rezultat se i Studije izvodljivosti i projektne dokumentacije za obnovu i razvitak prometa i plovidbe na plovnom putu rijeke Save (zemljovid 1).

Slika 1: Kumulativni promet na rijeci Savi
(2027. godina, najmanji i najveći obim prometa)

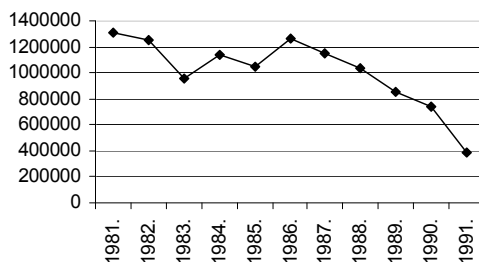


Izvor: Prilagođeno prema *Obnova i razvoj plovidbe na rijeci Savi*, s. 9

Prognoze u ovoj studiji temelje se i na činjenici da je promet rijekom Savom prije 1990. godine bio na razini od 15 milijuna tona prevezene robe godišnje.

Također se čini primjerenim naglasiti da ni u predratnom razdoblju nije korišten pun potencijal riječnoga prometa Sisačko-moslavačke županije. Naime, u razdoblju od 1990. do 1998. godine riječni je promet u državama Europske unije porastao za 12 % dok je u državama srednje i istočne Europe smanjen za 20 % u istom razdoblju. Pad riječnoga prometa u Sisačko moslavačkoj županiji evidentan je već od 80-tih godina prošloga stoljeća.

Grafikon 3: Pretovar nafte u luci Crnac od 1981. do 1991. godine u tonama

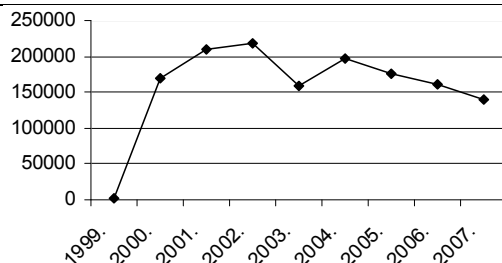


Izvor: Rašid, 2011, S. 180

Što se tiče stope rasta prometne potražnje za prijevozom unutarnjim vodnim putovima država EU procjenjuje se da bi se rast prometne potražnje trebao kretati od 2 % do 3,4 % godišnje. Veća stopa rasta očekuje se u podunavskim državama. Na dunavskom koridoru neke procjene govore u ratu prometne potražnje po prosječnoj godišnjoj stopi rasta od 7 %.⁵ Neprijeporno, još jedan argument u prilog izgradnje kanala Dunav – Sava. Trenutačno se Dunavom u Hrvatskoj preveze godišnje 1,5 milijuna tona tereta ili svega 0,3 % od ukupnoga prometa na važnijim riječnim prometnim pravcima u Europi.

Za riječni promet je bitno da se riječke luke moraju dobro prometno povezati željezničkim i cestovnim vezama sa čvorištima na glavnim prometnim koridorima. Naime, da bi luka optimalno iskoristila svoje kapacitete vrlo je važno da su pojedini podsustavi međusobno usklađeni odnosno da nema uskih grla i ograničenja kapaciteta na pojedinim komponentama što onda dovodi do smanjenja kvalitete i konkurentnosti luke. Zbog specifičnosti savskog vodnog puta, potrebnih zahvata na infrastrukturi vodnih putova te lučkoj infrastrukturi, ali i zbog činjenice da se rijeka Sava i danas jedva koristi za prijevoz (grafikon 4) teško je očekivati visoki rast prometa do 2015. godine.

Grafikon 4: Pretovar nafte u luci Crnac od 1999. do 2007. godine



Izvor: Rašid, 2011, S. 181

Zbog svega navedenog, a također imajući na umu planove i već odobrene programe pojedinih operatera prema dosad zaključenim ugovorima do 2016. godine sačinjen je manje optimističan scenarij riječnog prometa u Sisačko-moslavačkoj županiji (tablica 3) po godišnjoj stopi rasta od 3%.

Tablica 3: Prognoza riječnoga prometa u Sisačko-moslavačkoj županiji (promet u 000 tona)

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
185400	190962	196691	202592	208699	214929	221377	228018

Izvor: Rašid, 2011, S. 181

4. ZAKLJUČAK

Sisačko-moslavačka županija vidi veliki potencijal razvoja riječnog prometa na Savi kao mogućeg generatora gospodarskog, socijalnog i demografskog boljitka Županije, ali i važnoga generatora nove prijevozne potražnje. Riječni promet ima prednost u odnosu na druge kopnene načine prijevoza s obzirom na kapacitet i atraktivnost cijene prijevoza. No, da bi se te prednosti i ostvarile nužno je osigurati pouzdanost i fleksibilnost usluge. To znači da je nužno da se vodnim putovima osigura plovidba prema zahtjevima klase. Riječni promet ima najniže eksterne troškove i uz to je energetski najučinkovitiji. Najkonkurentniji je u najvećem dijelu rasutih tereta, kao što su rude, ugljen, građevinski materijal te u prijevozu nafte i naftnih derivata. Ovi tereti sudjeluju u ukupnom riječnom prometu u Europi s oko 46 %.

Zbog činjenice da se rijeka Sava i danas jedva koristi za prijevoz teško je očekivati veći rast prometa do 2016. godine. Sukladno tome, a imajući na umu planove i već odobrene programe pojedinih operatera prema dosad zaključenim ugovorima sačinjen je manje optimističan scenarij do 2016. godine kada se riječni promet u Sisačko-moslavačkoj županiji procjenjuje na oko 230 tisuća tona robe. Ako se zajedničkim naporima među svim državama članicama Savske komisije revitalizira rijeka Sava za slobodnu i sigurnu plovidbu, te ukoliko se rijeka Sava kao prometni potencijal adekvatno valorizira u gospodarskom smislu mogao bi se očekivati znatno veći promet i u riječnom prometu Sisačko-moslavačke županije. Tada bi riječni promet u Sisačko moslavačkoj županiji mogao imati visoke godišnje stope rasta i u 2025. godini dostići promet od oko milijun tona tereta.

POZIVNE BILJEŠKE

¹ "Na Uni radimo u dužini od tri kilometra koliko je rijeka sada plovna, iako u svim papirima stoji kako je Una plova 15 kilometara od ušća". Cf. „Savski šljunak za zagrebačka gradilišta“, Vjesnik, 6. i 7. lipnja 2007., p. 26. Zanimljivo je da 60% iskopanog unskog šljunka i pijeska odlazi na zagrebačka gradilišta.

² Zakon o lukama unutarnjih voda, Narodne novine; godina 1998., broj 142.

³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine; god. 2007., br. 132.

⁴ Prijedlog Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, 1999.

⁵ ÖIR – Austrijski institut za prostorno planiranje, 2004.

LITERATURA

AGN ugovor „Savski šljunak za zagrebačka gradilišta“, Vjesnik, 6. i 7. lipnja 2007.

Obnova i razvoj plovidbe na rijeci Savi (2013), Međunarodna konferencija o Savi, ožujak, Beograd, s. 9 (dostupno na <http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/...>)

Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje od 2009. do 2016. godine) (dostupno na: www.mmpi.hr/serDocsImages/rednporocni%20%20plan.pdf)

Rašid, Z. (2011), *Prometni sustav Sisačko-moslavačke županije*, Futura, Rijeka.

Zakon o lukama unutarnjih voda, Narodne novine; godina 1998., broj 142.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine; godina 2007., broj 132.

Studija izvodljivosti i projektna dokumentacija za obnovu i razvitak prometa i plovidbe na plovnom putu rijeke Save, (dostupno na: <http://www.savacommission.org>)

Transport i komunikacije u 2007 (2008), Statistička izvješća, Zagreb.