

STRUKTURA PROMETA UNUTRAŠNJIM PLOVNIM PUTOVIMA REPUBLIKE HRVATSKE

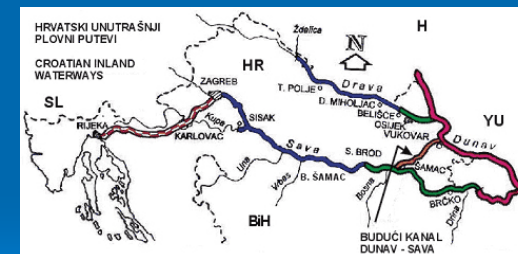
Matea Babić
Ani Iskra
Ema Klić

Kolegij – ROBNi TOKOVI

RIJEČNI PROMET U RH

- je dio europskoga prometnog sustava
- unutarnji plovni putovi RH integrirani su u mrežu Europskih plovnih putova VII. (dunavskoga) koridora
- ukupna duljina plovnih putova u Hrvatskoj iznosi 936 km
- plovidba unutarnjim plovnim putovima u RH je sigurna samo kod srednjih i viših vodostaja rijeka koje imaju značajne amplitude vodostaja, i do 10 metara. Kod niskih i nižih vodostaja plovidba nije sigurna, te se mora ograničavati gazom plovila ili se mora obustaviti.

Slika 1. Plovni putovi



Izvor: www.mmtpr.hr

Prijevoz roba na unutarnjim plovnim putovima

- jedan od najstarijih oblika prijevoza
- postaje sve atraktivniji način prijevoza
- mreža unutarnjih plovnih putova u Europi povezuje sve veće Europske zemlje
- u tu mrežu uključeni su i hrvatski unutarnji plovni putovi koji su nedovoljno iskorišteni za prijevoz roba

Tablica 1. Prijevoz unutrašnjim vodnim putovima

	Mjerna jedinica	2004.	2005.	2006. (privremeni podaci)
Prevezena roba	tisuće tona	897	430	400
Tonski kilometri	milijun	199	311	296

Izvor: Statističke informacije 2007., str. 69

Mreža plovnih putova u Hrvatskoj

- sastoji se od tri rijeke koje su pogodne za trgovačku plovidbu: Save, Dunava i Drave
- Gradnjom kanala Dunav-Sava te dvije rijeke povezale bi se izravno preko hrvatskog teritorija (od Vukovara do Šamca) čime bi se plovidba od luka na Savi prema središnjoj i sjevernoj Europi skratila za oko 400 km
- bez povezivanja rijeke Save i Dunava kanalom plovna mreža Republike Hrvatske nepotpuna
- Europska unija na određeni način potiče prijevoz roba unutarnjim plovnim putovima

Slika 2. Hrvatska kao dio europske unutrašnje plovne mreže



Drava

- Drava je plovna u dužini oko 200 km od ušća u Dunav dio Ždalice najšira na dionici od ušća u Dunav do Belišća - plovni put treće kategorije plovnosti
- Od Belišća do Ždalice Drava se sve više suzuje - postaje međudržavni hrvatsko-mađarski plovni put druge odnosno prve kategorije plovnosti što omogućuje plovidbu manjih brodova, nosivosti 200-600 tona tereta
- na Dravi se nalazi nekoliko luka
 - možemo istaknuti luku u Osijeku koja se nalazi oko 20 km od ušća Drave u Dunav, i može prihvatiti veće brodove i plovne sastave. S obzirom na potencijale luka u Osijeku nedovoljno iskorištena i kao luka i kao mogući logistički centar.

Slika 3. Ušće Drave u Dunav



IZVOR: www.wikipedia.hr

Dunav

- najznačajnija je rijeka za trgovačku plovidbu u Republici Hrvatskoj
- njome je Republika Hrvatska izravno povezana s lukama na Atlantskom oceanu, zemljama srednje i zapadne Europe i sa zemljama na europskom jugoistoku
- cijelom duljinom toka rijeka Dunav je paneuropski prometni koridor
- tok Dunava kroz Hrvatsku proteže se od Batine do Iloka u dužini oko 130 km
- plovidba moguća svih 365 dana u godini uz određen broj maglovitih dana

Slika 4. Dunav – paneuropski prometni koridor
Sava – tok rijeke paralelan sa X paneuropskim koridorom



- Dunav je kroz Hrvatsku plovni put četvrte klase plovnosti što znači da njime mogu ploviti brodovi i plovni sastavi do 1500 t nosivosti
- najveća i jedina značajna luka na hrvatskom dijelu Dunava je luka Vukovar
- radi se o jednoj od najvećih hrvatskih luka (uključujući i jadranske luke) s godišnjim prometom od oko 300 000 t tereta
- pri prekrcaju su najzastupljeniji poljoprivredni proizvodi, sipki i generalni tereti
- komadni teret i kontejneri su slabije zastupljeni

Slika 5. Tok rijeke Dunava



IZVOR: www.Google.com

- Stanje plovih putova u Republici Hrvatskoj posljedica je činjenice da se u njih kao dio prometne infrastrukture najmanje ulagalo - posljedica toga je stagnacija prijevoza roba na unutarnjim plovnim putovima u Republici Hrvatskoj, s izuzetkom luke u Vukovaru u kojoj promet i broj zaposlenih svake godine raste
- riječne luke - osim osnovne djelatnosti prekrcaja tereta sve se više transformiraju u logističke centre

Slika 6. Luka Vukovar



IZVOR: www.luka-vukovar.hr

Tablica 2. Količina prekrcajnog tereta u luci Vukovar



Izvor – www.luka-vukovar.hr.gif

Sava

- najduža hrvatska rijeka, ukupne dužine toka oko 900 km, od čega kroz Hrvatsku prolazi oko 450 km
- za veće brodove Sava je plovna od Siska do ušća u Dunav (Beograd)
- duž toka rijeke postoji velik broj zavoja koji usporavaju plovidbu
- prosječna širina rijeke kreće se oko 150 metara
- dijeli se na tri sektora, sektor Gornja Sava od Siska do Bosanske Gradiške, sektor Srednja Sava od Bosanske Gradiške do Srijemske Mitrovice i sektor Donja Sava koji se proteže od Srijemske Mitrovice do Beograda

Slika 7. Tok rijeke Save



IZVOR: www.novi-zagreb.info

- prometno gledano, rijeka Sava ima povoljan položaj
- tok rijeke paralelan je sa X paneuropskim koridorom kroz Hrvatsku
- kod Slavenskog Broda križaju se X paneuropski koridor i Vc koridor
- luke na rijeci Savi nalaze se u blizini velikih gradova i industrijskih središta
 - luka Sisak
 - luka Slavonski Brod
 - luke poput Županje i Sl. Šamca - luke za prekrcaj poljoprivrednih proizvoda

Slika 8. – luka Sisak



Tablica 3. Promet u riječnim lukama (Vukovar, Osijek, Sl. Brod, Sisak)



Izvor – www.poslovnih.hr/49593.aspx

- trenutno je rijeka Sava plovni put druge do treće klase plovnosti, što omogućuje promet brodovima i plovnim sastavima nosivosti 700 do 1000 t
- današnji promet rijekom Savom uglavnom se svodi na prijevoz nafte od slavonskih polja do rafinerije u Sisku, s obujmom godišnjeg prometa oko milijun tona

Kanal Dunav - Sava

- prva zamisao o gradnji kanala bilježi se još davne 1737. godine
- prvo ideje odnosile su se samo na plovni kanal, dok današnji projekti predviđaju višenamjenski kanal (plovba, navodnjavanje i odvodnja)
- kanal Dunav - Sava povezuje VII (dunavski) koridor i X paneuropski prometni koridor
- njegovom gradnjom povezuju se hrvatski unutarnji plovni putovi, povezuju hrvatske jadranske luke s Dunavom, kanalom Rajna - Majna - Dunav

Slika 9. Kanal Dunav - Sava



IZVOR: www.google.hr

Tehničko - tehnološke značajke kanala

- kanal je predviđen za dvosmjernu plovidbu
- na trasi kanala predviđene su dvije prijevodnice, po jedna sa savske i dunavske strane
- kanal počinje u Vukovaru, a završava sedam kilometara uzvodno od slavenskog Šamca
- kanal će prolaziti kroz tri vodna režima; prvih 10 kilometara bit će u vodnom režimu Dunava, središnji dio (oko 50 kilometara) bit će u ustaljenom vodnom režimu kanala, dok će posljednja dva kilometra biti u režimu Save

- predviđeni teoretski kapacitet kanala iznosi oko 16 milijuna tona tereta godišnje
- potencijalni promet procjenjuje se na oko sedam milijuna tona godišnje, 30 godina nakon puštanja u promet
- predviđa se da bi se glavnina odnosila na rasute terete i generalni teret

Utjecaj kanala na razvitak riječnih luka u Hrvatskoj

- najveći porast prometa će ostvariti luka Vukovar
- očekuje se da će se ukupni promet roba u luci Vukovar moći povećati do osam milijuna tona godišnje
- planom je predviđeno prometno povezivanje luke na postojeću željezničku i cestovnu mrežu
- prostorno, luka bi se podijelila u dvije zone - priobalnu i zaobalnu
- ukupna planirana površina lučke zone iznosila bi 1.286.000 m²
- gradnja kanala može donijeti mnoge gospodarske koristi - razvitak prometa na unutarnjim plovnim putovima, razvitak riječnih luka, gospodarskih zona, poljoprivrede i vodnog gospodarstva

Prometno značenje višenamjenskog kanala Dunav-Sava

- duljina trase novoga višenamjenskoga kanala između Save i Dunava, prema najnovijim projektima, iznosi oko 61,5 km
- trasa većim dijelom prati postojeće vodotoke: Vuku, Bosut, Biđ i Konjsko
- generalni smjer proticanja vode bit će od Save prema plavom Dunavu

LITERATURA:

Statističke informacije 2007., str.69.

Časopisi:

Suvremeni promet, god.19. (1999) Br. 1-2, str 123. - 126.

Transport i logistika, studeni 2005, str. 1. – 3.

Transport i logistika, ožujak 2006, str. 16. – 18.

PRILOZI:

www.google.com (18.12.2007.)

www.luka-vukovar.hr (18.12.2007.)

www.mmtpr.hr (16.12.2007.)

www.novi-zagreb.info (16.12.2007.)

www.webart.hr (16.12.2007.)

www.wikipedia.hr (16.12.2007.)

www.goslovn.hr (18.12.2007.)