

Dr.sc. **Čedomir Dundović**, redoviti profesor  
Dr.sc. **Blanka Kesić**, redoviti profesor  
mr.sc. **Ines Kolanović**, asistent  
Pomorski fakultet u Rijeci  
Studentsa 2, Rijeka, Hrvatska

---

## Značenje i uloga izgradnje prometnih koridora u razvitku luke Ploče

### Sažetak

Luka Ploče smještena je na južnom dijelu jadranske obale u prirodnom zaljevu, sjevernoistočno od ušća rijeke Neretve, s potencijalno velikim gravitacijskim područjem koje obuhvaća sjevernoistočni dio Hrvatske, dio Srbije i Crne Gore, Bosnu i Hercegovinu, dio Austrije, Mađarske, Češke, Slovačke, Rumunjske i Poljske.

U ovom radu autori razmatraju utjecaj izgradnje novih prometnih koridora na razvitak luke Ploče. Izgradnjom plovnog puta Bosanski Šamac-Vukovar, Pan Europskog cestovnog pravca VC Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče, te dionice Jadranske autoceste Split-Ploče, luka Ploče dobiva važno prometno značenje u kombiniranom transportu s podunavskim zemljama. Središnja jadranska pomorska veza nameće se kao prirodan produžetak koridora VC što će omogućiti povezivanje južnih regija Italije, preko luke Ploče sa zemljama Srednje i Istočne Europe. U novim uvjetima integracije zemalja jugoistočne Europe u Europsku uniju, luka Ploče bi, izgradnjom novih suvremenih lučkih terminala, trebala postati jedna od najvažnijih luka na istočnoj obali Jadrana.

**Ključne riječi:** luka Ploče, prometni koridori, koridor VC, Pan-europski cestovni pravci, lučki terminali, kombinirani promet

### 1. Uvod

Promet je jedna od važnijih djelatnosti svakog društva, pa tako i zemalja jugoistočne Europe. U Europskoj uniji 7 do 8% ukupnog društvenog proizvoda Unije odnosi se na promet koji zapošljava više od 10 milijuna ljudi ili oko 7% ukupnog broja zaposlenih.<sup>1</sup>

Promet je ujedno i ključni čimbenik uspjeha jedinstvenog tržišta, s obzirom da se njime postižu dva od tri temeljna cilja europske integracije: slobodno kretanje putnika i slobodno kretanje roba.

Novi prometni koridori i suvremena prometna infrastruktura bitno će utjecati na razvitak Republike Hrvatske i zemalja jugoistočne Europe. Oblik Republike Hrvatske i njena teritorijalna "naslonjenost" na istočnu obalu Jadranskog mora jasno upućuje na vitalno značenje prometnih infrastruktura i morskih luka kao i potrebu kopnene i

morske povezanosti zemalja europskog jugoistoka i srednje Europe preko hrvatskog područja.

Zbog činjenice da su hrvatske luke izrazito tranzitnog značenja, nameće se potreba suvremenog prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja Republike Hrvatske te postizanja inter-operabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima susjednih zemalja.

Izbor multimodalnih TEN koridora preko hrvatskog područja ukazuje na to da je teritorijalni položaj Hrvatske ne samo njezina prednost, nego i obveza prema Europskoj uniji. U tom kontekstu treba razmatrati značenje i ulogu luke Ploče u uvjetima izgradnje novih prometnih koridora i suvremene cestovne i željezničke infrastrukture.

Bitnu ulogu pri ostvarivanju tih zadataka imat će prometna politika Hrvatske i susjednih zemalja. Pod prometnom politikom se podrazumijeva ukupnost ekonomskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne gospodarske djelatnosti, te unutar tako shvaćenog sadržaja i kao razvoja prometa određene zemlje ili zajednice zemalja.<sup>2</sup>

Međutim, prometna se politika može promatrati ne samo kao skup općih mjera usmjerenih cjelovitom razvoju prometa, nego kao i podskup granskih politika, kao što je politika pomorskog prometa, lučka politika, politika cestovnog, željezničkog ili riječnog prometa, ili kao podskup specifičnih dijelova cjelovite prometne politike, kao što je investicijska politika, tarifna politika, monetarno-kreditna politika i druge slične politike u području prometa. Konačno se, kao i u području ekonomske politike, može praviti razlika između makroekonomske politike u djelatnosti prometa, kojom se reguliraju osnovni tokovi ukupnog ekonomskog razvoja i mikroekonomske politike, koja se odnosi na ponašanje pojedinih subjekata u tom razvoju, prije svega prometnih i lučkih uprava.

## **2. Značenje i uloga prometne infrastrukture u razvitku hrvatskih morskih luka**

Republika Hrvatska, svojim geoprometnim položajem, predstavlja vrlo važnu zemlju za povezivanje zapadne Europe i Balkana, te za spoj srednje Europe i Jadranskog, odnosno Sredozemnog mora. Značajno je da kroz Hrvatsku prolaze sljedeći TEN-koridori i njihovi ogranci (slika 1):

- X Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veles - Thessaloniki
- XA Graz – Maribor – Zagreb
- VB Rijeka – Zagreb – Budimpešta
- VC Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- VII Rijeka Dunav

Značajan prometni pravac za RH je i Jadransko-jonski pravac, koji još nije Trans-europski koridor. Njegova duljina u Republici Hrvatskoj iznosi 545 kilometara.

Republika Hrvatska raspolaže sa sljedećom osnovnom prometnom mrežom:

Ceste: 28.572 kilometara ukupne duljine. Mreža cesta je administrativno podijeljena na:

autoceste i poluautoceste 841 km

državne ceste 6.812 km

županijske ceste 10.544 km

lokalne ceste 10.375 km

Željeznice: 2.974 km ukupno, od čega 248 km s dvostrukim, a 2.478 s jednostrukim kolosijekom; ukupno je elektrificirano 1.228 km (45% ukupne duljine pruga).

Morske luke: 2 pretežno teretne – Rijeka i Ploče; 3 pretežno putničke: Zadar, Split i Dubrovnik.

Unutarnji plovni putovi ukupne duljine od 787,1 km:

- Dunav na duljini od 137,5 km,

- Sava na duljini od 446 km,

- Drava na duljini od 198,6 km,

- Kupa na duljini od 5 km

Luke na unutarnjim plovnim putovima su: Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar.

Zračne luke: Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek, te dva zračna pristaništa: Mali Lošinj i Brač.

Terminali za kombinirani prijevoz nalaze se u sklopu infrastrukture Hrvatskih željeznica: Vrapče (Zagreb) i Brajdica (Rijeka).

Prometni sektor, zajedno sa skladištenjem i telekomunikacijama u 2003. godini, zapošljavao je 97.664 djelatnika, što čini 7% od svih zaposlenih.<sup>3</sup>

Autoceste i poluautoceste su noviji dijelovi cestovne infrastrukture. Ukupna gustoća cestovne mreže u Hrvatskoj je 50,49 km/km<sup>2</sup>, autocesta 1,49 km/km<sup>2</sup> a na milijun stanovnika duljina autocesta iznosi 189,52 km. Izgradnjom autoceste od mađarske granice do Zagreba, te od Zagreba do Splita i Rijeke postignut je veliki napredak u povezivanju hrvatske obale i morskih luka s unutrašnjošću države i u integraciji morskih luka u europski sustav prometnih koridora. Osim što doprinosi rastu putničkog i teretnog prometa, nova cestovna infrastruktura pogoduje razvoju turizma, te pruža veću sigurnost i udobnost u prometu. Hrvatska željeznička mreža također se dijelom svoje prometne infrastrukture uklapa u TEN-koridore i njihove ogranke, a to se ponajprije odnosi na:

- X koridor: Savski Marof – Zagreb – Vinkovci – Tovarnik

VB koridor: Rijeka – Zagreb – Botovo

VC koridor: Ploče – Metković - Šamac – Vrpolje – Osijek – Beli Manastir

Potrebno je istaknuti da zbog pada gospodarskih aktivnosti i oštećenja željezničke mreže tijekom rata, željeznički promet još uvijek nije dostigao prijeratnu razinu. Morske luke, kao dio ukupnog prometnog sustava Republike, odražavaju gospodarsku aktiv-

nost Republike Hrvatske i područja koja gravitiraju tim lukama. Veliki infrastrukturni zahvati na izgradnji prometnica, koje povezuju hrvatske luke s odgovarajućim prometnicama u Sloveniji, Austriji i Mađarskoj, učinile su hrvatske luke još atraktivnijim. To se posebno odnosi na luku Rijeka i ostvarenje Gateway projekta, a u perspektivi i na luku Ploče, nakon izgradnje odgovarajuće prometne infrastrukture i lučkih terminala za prekrcaj kontejnera i rasutih tereta.



*Slika 1. Paneuropski koridori*

Izvor: Pretpristupna pomorska strategija Republike Hrvatske, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Dubrovnik, 2005.

### 3. Značenje i uloga paneuropskog Koridora Vc u razvitku luke Ploče

Koridor V je intermodalni koridor, koji počinje u više gradova Južne i Jugoistočne Europe. Glavni krak ide od Venecije (Italija) preko Trsta (Italija) i Ljubljane (Slovenija) do Budimpešte (Mađarska). Na tom kraku je i ogranak koji počinje u Kopru i u Divači (Slovenija) se priključuje na glavni krak. Osim toga ogranka, Koridor V ima još tri grane koridora:

Koridor (grana) VA – Bratislava – Žilina – Košice – Uzgorod

Koridor (grana) VB – Rijeka – Zagreb – Budimpešta

Koridor (grana) VC – Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta.

Koridor V utvrđen je kao dio mreže paneuropskih koridora na Drugoj paneuropskoj konferenciji o prometu, održanoj na Kreti 1994. godine. Osnovni smjer i grane Paneuropskog koridora V prikazane su u tablici 1.

Kao polazne točke V koridora definirane su talijanske luke Venecija i Trst, kao i slovenska luka Kopar. Koridor V je multimodalni koridor definiran kao jedan od “europskih prioriteta”, čija se izgradnja i rekonstrukcija predviđa do 2015. godine.<sup>4</sup>

Tablica 1. Osnovni pravci i grane Paneuropskog koridora V

|   |  |
|---|--|
| OSNOVNI<br>SMJER<br>- Koridor V                 | Venecija – Trst – Ljubljana – Budimpešta – Uzgorod – Lvov  |
| željeznica                                      | Venecija – Trst – Sežana – Divača – Pivka – Ljubljana – Zidani Most – Pragersko – Ormož – Punconci – Hodas – Zalalovo – Boba – Budapest – Miskole – Nyiregyhaza – Zahony – Čop – Lavov |
| cesta   | Venecija – Trst – Fernetiči – Divača – Ljubljana – Vransko – Maribor – Pince – Becheli – Nyekladhaza – Polgar – Nyeregyhaza – Zahony – Uzgorod – Lvov                                  |
| GRANA A<br>(Koridor VA)                         | Bratislava Žilina – Košice – Uzgorod   |
| željeznica                                      | Bratislava – Lepoldov – Puchov – Zilina – Poprad – Košice – Cierna – Čop   |
| cesta   | Bratislava – Horna Streda – Trencin – Zilina – Martin – Poprad – Presov – Košice – Dargov – Zahor – Užgorod  |
| GRANA B<br>(Koridor VB)<br>Grana B1<br>Grana B2 | Rijeka – Zagreb – Budimpešta<br>(Zagreb) – Oštarije – Knin – Split/Šibenik i Knin/Zadar<br>Rijeka- Trst  |
| željeznica                                      | Rijeka – Karlovac – Zagreb – Gyekenyes – Kaposvar – Dombovar – Pincehelay – Budimpešta   |
| cesta   | Rijeka – Karlovac – Zagreb – Varaždin – Letenye – Becsehely  |
| GRANA C<br>(Koridor VC)                         | Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta   |
| željeznica                                      | Ploče – Mostar – Sarajevo – Zenica – Osijek – Magyarboly – Pecs – Dombovar   |
| cesta   | Ploče – Mostar – Sarajevo – Zenica – Osijek – Udvar – Mohacs – Dunjauvaros – Budimpešta  |
| Spojna veza<br>Koridora<br>V-VB                 | (Gyekenyes – Murakeresztur) – Kotoriba – Čakovac – Pragersko   |

Izvor: Status of the Paneuropean Transport Corridors and Transport Areas, Vienna TINA Office Vienna, 2000.

Prema podacima Europske komisije unutar projekta poticanja razvitka multimodalne mreže u državama kandidatima za EU i definiranja buduće transeuropske mreže u proširenoj Europskoj uniji (TINA),<sup>5</sup> procjenjuje se da će troškovi izgradnje i rekon-

strukcije dijelova V koridora iznositi oko 13 milijardi eura, od čega će se oko 5.600 mil. eura odnositi na ulaganja u željeznice, a 7.700 mil. eura na ceste.

Na Trećoj paneuropskoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine, pored osnovnog kraka V koridora, u mrežu paneuropskih koridora uvrštena su još dva ogranka toga koridora koji prolaze teritorijem Republike Hrvatske, a to su Koridor VB i Koridor VC.

Koridor VC (slika 2) na prometnom pravcu Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Ploče, je poveznica Sjeverne, Srednje i Južne Europe te predstavlja izuzetnu vrijednost u kontekstu procesa gospodarske i prometne integracije srednjoeuropskog prostora. Tim prometnim koridorom srednjoeuropsko područje povezuje se s Jadranskim morem, te stoga predstavlja prometni prioritet u izgradnji cestovne infrastrukture Bosne i Hercegovine. Jednako tako, Koridor VC posebno je značajan i za Hrvatsku i za Mađarsku (slika 3). Što se tiče značenja za Hrvatsku, navedenim se Koridorom ostvaruje najkraća i najracionalnija veza Istočne Hrvatske i Dalmacije, dok Mađarsku povezuje s Bosnom i Hercegovinom, s Jadranskim morem i lukom Ploče.

Studije izrađene u periodu 1968.-1998. dokazale su da je na Koridoru VC ekonomski opravdano graditi prometnice visokog kapaciteta (autoceste i željezničke brze pruge). O važnosti i “potencijalu” Koridora VC pokazuju podaci prema kojima u osi Koridora VC u Bosni i Hercegovini živi 56% ukupnog stanovništva BiH te 59% od ukupnog broja zaposlenih koji ostvaruju 63% društvenog proizvoda. Kroz Bosnu i Hercegovinu, Koridor VC prolazi dolinama rijeka, a kroz Hrvatsku i Mađarsku ravnicom te predstavlja tzv. “prirodni koridor”. Navedenim Koridorom prolaze cestovne i željezničke prometnice koje nose oznaku europske transportne mreže. Dužina autoceste u Koridoru VC kroz Bosnu i Hercegovinu iznosi oko 330 km, a dužina željezničke pruge za brzine od 160-180 km/h oko 360 km.<sup>6</sup>

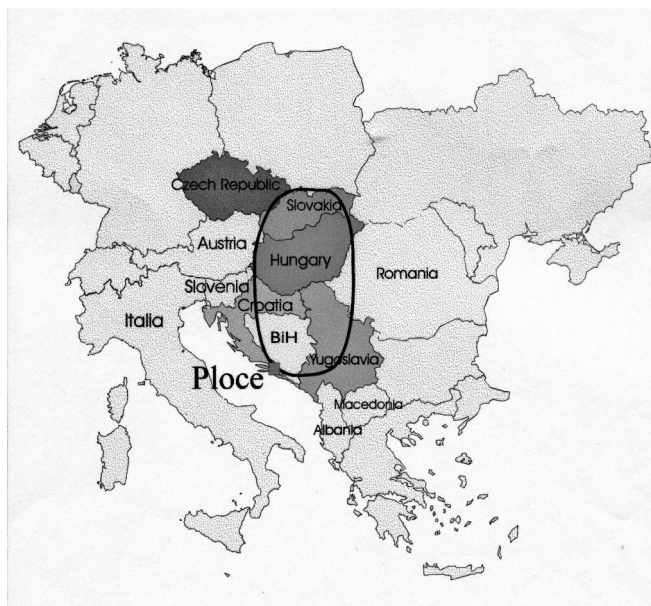
Prometni koridor VC trebao bi imati odgovarajuću suvremenu prometnu infrastrukturu koja bi omogućila ekspanziju luke Ploče i cijelog prometnog pravca. U svezi s tim je i planirana izgradnja autoceste na Koridoru VC. Osim pozitivnog utjecaja na luku Ploče, izgradnja novih prometnica omogućit će društveno, kulturno i civilizacijsko prožimanje različitih država i regija te stvoriti pretpostavke za buduću euroregionalnu suradnju u najširem smislu.<sup>7</sup>

U cilju brže izgradnje dijela cestovnog prometnog Koridora VC kroz Republiku Hrvatsku izrađeni su potrebni idejni i izvedbeni projekti, a u postupku je ishođenje potrebnih suglasnosti i građevnih dozvola, te osiguranje financijskih sredstava za izgradnju suvremene cestovne infrastrukturne povezanosti sa Mađarskom i Bosnom i Hercegovinom.



| <b>Pan-European Transport Corridors (Helsinki, 1997)</b> |  |
|--|--|
| Corridor V   | Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lvor |
| Branch B   | Rijeka-Zagreb-Budapest                               |
| Branch C   | Ploče-Sarajevo-Osijek-Budapest                       |

Slika 2. Cestovni Koridor VC



Slika 3. Gravitacijsko područje luke Ploče

Izvor: Lučka uprava Ploče



## 4. Luka Ploče – važna ishodišna točka prometnog koridora VC

### 4.1. Prostorna koncepcija luke Ploče

Luka Ploče je luka od osobitog (međunarodnog) značenja za Republiku Hrvatsku i jedan od značajnijih razvojnih i prometnih resursa u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

U razvitku luke Ploče bitan utjecaj je imalo nekoliko važnih povijesnih činjenica i događaja:

1891. izgrađen je željeznički kolosijek pruge Metković-Sarajevo. Izgradnjom 446 km duge pruge od Bosanskog Broda do Metkovića, južna je Dalmacija dobila vezu sa zaleđem, a Bosna i Hercegovina izlaz na more. Međutim, u tehničko-eksploatacijskom pogledu ta je veza bila neprikladna, ne samo zbog uske širine kolosijeka, nego i zbog toga što na dijelu te pruge od Sarajeva do Mostara pruga ima obilježja teške gorske pruge. Za svladavanje Ivan Sedla na planini Bitovnja izgrađena je pruga sa zupčastom vučom, s veoma širokim zavojima (min. 125 m) i s velikim padovima (max. 60%). Osim toga, luka Metković, koja se nalazi dvadesetak kilometara uzvodno od ušća Neretve i do koje, zbog zamuljenosti (riječnih nanosa) nisu mogli ploviti veći brodovi, nije se pokazala pogodnom lukom za vezu Dalmacije sa zaleđem.<sup>8</sup>

1942. izgrađen je uski željeznički kolosijek pruge Metković-Ploče

1943. izgrađeno je 410 m obale i postavljena obalna dizalica

1945. započinje obnova srušenih lučkih kapaciteta

1966. izgrađena je željeznička pruga normalnog kolosijeka na prometnom pravcu Sarajevo-Ploče

1976. izgrađen je terminal za stoku i terminal za prekrcaj glinice

1979. izgrađen je terminal za drvo i drvne preradevine

1980. izgrađen je terminal za petrolkoks

1981. izgrađen je terminal za tekuće terete

2001. izgrađen je terminal za hladene terete i hladnjača.

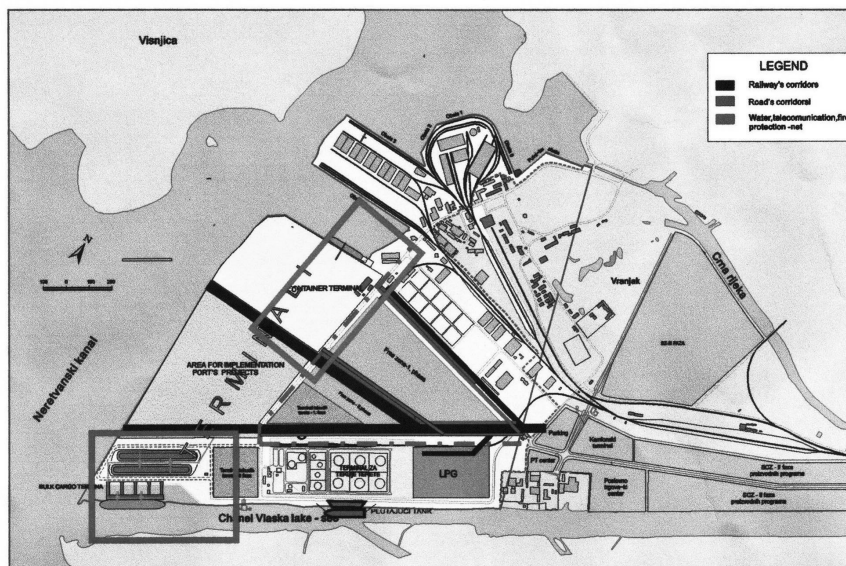
Ukupna kopnena površina lučkog područja Ploče iznosi 2.340.000 m<sup>2</sup>. pri čemu slobodna zona luke Ploče obuhvaća 2.000.000 m<sup>2</sup>. Lučko područje luke Ploče obuhvaća i 33.782 m<sup>2</sup> u luci Metković. Morski dio lučkog područja obuhvaća akvatorij površine 1.166.430 m<sup>2</sup>, kanal Vlaška – more površine 240.000 m<sup>2</sup>, vanjsko sidrište površine 23.000.000 m<sup>2</sup>, te akvatorij luke Metković površine 48.216 m<sup>2</sup>. Ukupna dužina operativne obale u luci Ploče iznosi 1.618 m s dubinom od 6 do 12 m.

Prostorna koncepcija luke Ploče (slika 4) obuhvaća postojeće i buduće terminale:  
terminal za generalne (opće) terete,  
terminal za rasute terete,  
terminal za tekuće terete,  
terminal za sipke terete,



terminal za drvo,  
terminal za glinicu i petrol koks,  
kontejnerski terminal.

### DUGOROČNI PLAN RAZVOJA LUKE PLOČE



Slika 4. Prostorna koncepcija postojećih i budućih terminala luke Ploče

Luka Ploče ima vrlo povoljan geografski položaj. Smještena je u zaljevu sjeverozapadno od ušća rijeke Neretve na udaljenosti od 3 km. S južne i jugozapadne strane zaljev zatvara poluotok Pelješac koji djeluje kao prirodni lukobran. Dolina rijeke Neretve je prirodni izlazak na more kontinentalnom dijelu Hrvatske, Bosni i Hercegovini, Srbiji i Crnoj Gori i zemljama Srednje i istočne Europe. Luka Ploče ima dobre željezničke veze:

- prema sjeveru:

Ploče – Sarajevo – Osijek – Beli Manastir – Budimpešta – Bratislava – Varšava

Ploče – Sarajevo – Osijek – Subotica – Kalebija – Budimpešta – Bratislava – Varšava

- prema sjeveroistoku:

Ploče – Sarajevo – Doboj – Tuzla – Zvornik – Šabac – Beograd – Bukurešt

Ploče – Sarajevo – Vrpolje – Vinkovci – Beograd - Bukurešt

- prema sjeverozapadu:

Ploče – Sarajevo - Doboj- Banja Luka – Zagreb – Beč

Ploče – Sarajevo – Vrpolje – Slavonski Brod – Zagreb – Beč

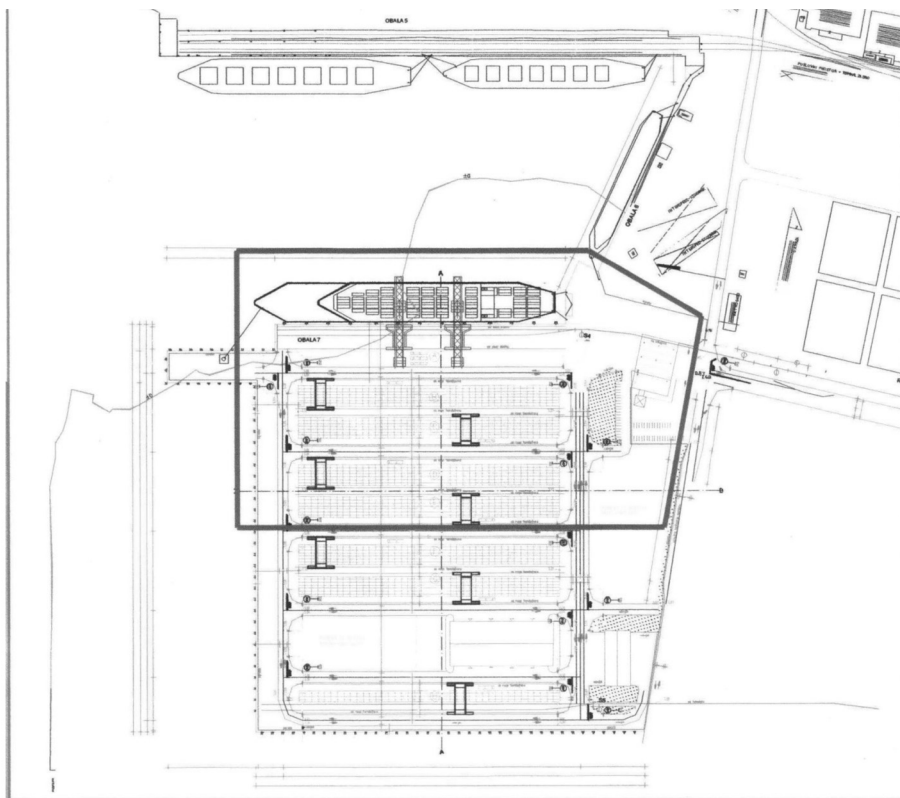
Dozvoljeno osovinsko opterećenje željezničkog prometa je 20 t., a ukupni željeznički kapacitet prema luci Ploče je 13,5 mil. tona. Magistralnim putem Ploče – Sarajevo – Bosanski Šamac luka Ploče je cestovno povezana s poljoprivrednim, industrijskim i rudarskim centrima gravitacijskog zaleđa.

Luka Ploče većinu prometa ostvaruje poslovanjem s gospodarskim subjektima iz Bosne i Hercegovine. Posebno se to odnosi na potrebe uvoza ugljena i željezne rudače za željezaru u Zenici i koksaru u Lukavcu.

S obzirom da postoji zainteresiranost potencijalnih partnera za izgradnju suvremenog terminala za rasute terete (LHM Holding-London), realno je očekivati povećanje prometa rasutih tereta.

Luka Ploče je zanimljiv partner i ostalim zemljama srednje i istočne Europe.

*Slika 5. Prostorna (fazna) koncepcija izgradnje kontejnerskog terminala u luci Ploče*



Izvor: Lučka uprava Ploče

U tom kontekstu posebno je važna izgradnja kontejnerskog (višenamjenskog) terminala. U prvoj fazi (slika 5) izgradit će se operativna obala i skladišni prostor s kompletnom komunalnom infrastrukturom za godišnji promet od oko 40.000 TEU. Istovremeno će se izgraditi i dio cestovnih i željezničkih prometnica s nužnim objektima i potrebnom suprastrukturom terminala. U drugoj fazi predviđa se izgradnja preostalog dijela skladišnog prostora s kompletnom komunalnom infrastrukturom, te izgradnja preostalih objekata: skladišta, radionica i dijela objekata na ulazu u terminal. Dovođenjem te faze terminala koja podrazumijeva i opremanje sa specijaliziranim kontejnerskim dizalicama i portalnim prijenosnicima postigao bi se projektirani kapacitet od 100.000 TEU/god. U prvoj fazi izgradit će se nova obala dužine 280 m koja će služiti za prihvat broda veličine 60.000 DWT ili dva broda upola manjih zahtjeva. Dubina pristana u prvoj fazi izgradnje iznosit će 13,5 m, s tendencijom povećanja na 15 m, u drugoj fazi izgradnje terminala. Novoizgrađeni kontejnerski terminal s pristanom na obali br. 7 zauzimat će površinu od ukupno 209.000 m<sup>2</sup> (20,9 ha) pri čemu se 154.000 m<sup>2</sup> (15,4 ha) odnosi na površine na kopnu, a 53.000 m<sup>2</sup> (5,3 ha) na površine na moru.

Modernizaciju luke Ploče treba planirati na razini potreba gospodarstva i prometa u cjelini, te utvrditi prostorne zahtjeve za potrebna proširenja.<sup>9</sup>

U luci Ploče proriteta ulaganja odnose se na sanaciju i proširenje postojećih terminala te izgradnju kontejnerskog i RO-Ro terminala, terminala za rasute terete i LPG terminala.<sup>10</sup>

Ocjena postojećih prometnih kapaciteta i tendencije povećanja prometa luke Ploče.

Luka Ploče je prvenstveno vezana uz gravitacijsko područje Republike Bosne i Hercegovine i njen budući razvoj će najviše ovisiti o kretanju robnih tokova iz neposrednog gravitacijskog zaleđa.

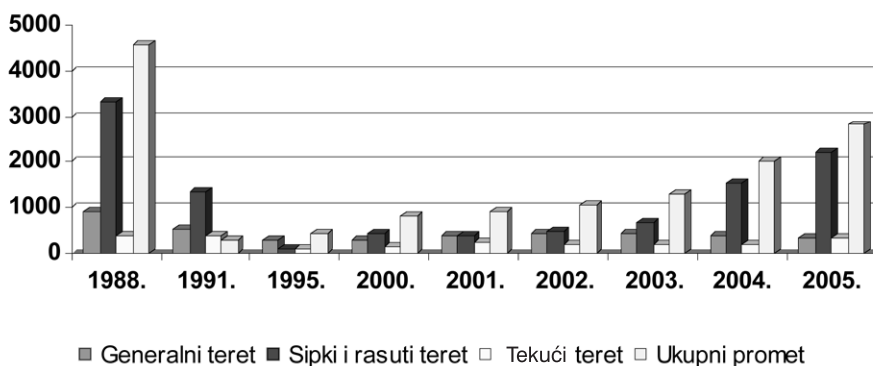
Luka Ploče je doživjela značajan pad prometa tijekom nedavnog rata. Promet rasutih tereta u razdoblju od 1994. do 2003. godine bilježi konstantan rast koji u navedenom razdoblju iznosi 95 %. Od ostalih tereta blago povećanje bilježi i promet generalnog tereta dok je promet tekućeg tereta konstantan i relativno malen te nema većeg značenja za Republiku Hrvatsku (tablica 2).

Tablica 2. Promet luke Ploče po vrstama tereta (u 000 tona)

| Godina               | 1988. | 1991. | 1995. | 2000. | 2001. | 2002. | 2003. | 2004. | 2005. |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Generalni teret      | 881   | 521   | 251   | 266   | 356   | 396   | 420   | 346   | 301   |
| Sipki i rasuti teret | 3.336 | 1.356 | 78    | 417   | 365   | 474   | 675   | 1.518 | 2.211 |
| Tekući teret         | 360   | 360   | 84    | 121   | 200   | 193   | 186   | 167   | 303   |
| Ukupni promet        | 4.577 | 268   | 413   | 804   | 921   | 1.063 | 1.281 | 2.031 | 2.815 |

Izvor: Luka Ploče d.d., Odjel za istraživanje tržišta

Grafikon 1. Promet luke Ploče po vrstama tereta



Izvor: Tablica 2.

U prometu luke Ploče prevladava promet sipkih i rasutih tereta koji je u 2004. godini više nego udvostučen u odnosu na 2003. godinu, te i dalje bilježi značajan porast.

Promet tekućeg tereta je u padu od 1991. godine (s izuzetkom 2005. godine), a u 2004. godini iznosio je 8,2 % udjela u ukupnom prometu, što i dalje, zbog malog prometa, nema veće značenje za promet na Jadranu.

U ukupnom prometu luke Ploče od 1994. godine na tranzit otpada u prosjeku 85 % čime je luka Ploče u potpunosti u funkciji opsluživanja gospodarstva susjedne Bosne i Hercegovine, a u manjoj mjeri i gospodarskih partnera iz Srbije i Crne Gore, Mađarske te drugih zemalja Srednje Europe. Ostatak tereta se odnosi na razvoj između luke Ploče i industrijskih luka, a oko 9% odnosi se na domaći teret namijenjen bližem zaleđu luke Ploče.

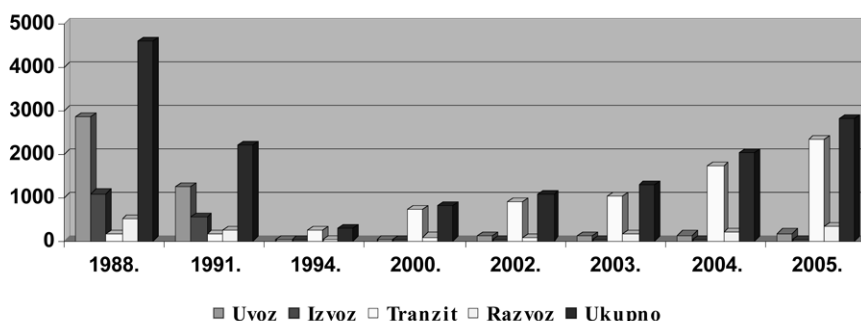
Tablica 3. Promet luke Ploče po pravcima kretanja 1998.- 2005. godine (u 000 tona)

| GODINA  | 1988.* | 1991.* | 1994. | 2000. | 2002. | 2003. | 2004. | 2005. |
|---------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Uvoz    | 2.863  | 1.244  | 16    | 9     | 89    | 118   | 130   | 171   |
| Izvoz   | 1.086  | 555    | 1     | 2     | 7     | 2     | 3     | 19    |
| Tranzit | 142    | 158    | 243   | 710   | 894   | 1.018 | 1.700 | 2.314 |
| Razvoz  | 486    | 256    | 8     | 83    | 73    | 143   | 198   | 311   |
| Ukupno  | 4.577  | 2.213  | 268   | 804   | 1.063 | 1.281 | 2.031 | 2.815 |

\* do 1992. "uvoz" uključuje promet svih roba za bivšu Jugoslaviju, a od 1992. god, promet robe za novouspostavljene države (Bosna i Hercegovina, Srbija i Crna gora) imaju karakter tranzitnih roba.

Izvor: [www.port-authority-ploce.hr](http://www.port-authority-ploce.hr)

Grafikon 2. Promet luke Ploče po pravcima kretanja



Izvor: Tablica 3.

Promet tereta luke Bar u usporedbi s lukom Ploče je slične strukture i u funkciji je opskrbe svojeg zaleđa. S obzirom na zaleđe koje opslužuje luka Bar (područje istočne Bosne i Hercegovine te Srbije i Crne Gore) predstavlja izravnog konkurenta luci Ploče. Od 1999. godine ukupni promet u luci Bar u stalnom je porastu, i to prvenstveno zahvaljujući ulozi glavne luke Srbije i Crne Gore (tablica 4).

Tablica 4. Promet luke Ploče u odnosu na konkurentne luke Bar i Rijeka (u 000 tona)

| LUKA   | GODINA |       |       |       |       |       |       |       |        |
|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
|        | 1996.  | 1997. | 1998. | 1999. | 2000. | 2001. | 2002. | 2003. | 2004.  |
| Ploče  | 585    | 713   | 715   | 934   | 804   | 920   | 1.063 | 1.284 | 2.031  |
| Bar    | 1.508  | 1.520 | 1.900 | 1.100 | 1.300 | 1.200 | 1.400 | 1.560 | 1.700  |
| Rijeka | 6.990  | 7.900 | 8.850 | 7.810 | 6.950 | 7.870 | 7.940 | 9.830 | 11.570 |

Izvor: Lučka uprava Ploče

Iz podataka se vidi da se u lukama Ploče i Rijeka u proteklom srednjoročnom razdoblju bilježi povećanje prometa i osjeća njihovo oživljavanje. Povećanje lučkog prometa i njegova diversifikacija podloga su za ulazak u novi investicijski ciklus kojim će te luke modernizirati postojeće lučke kapacitete i izgraditi nove suvremene terminale.

U obje se luke grade novi lučki terminali u funkciji prekrcaja kontejnera (tablica 5).

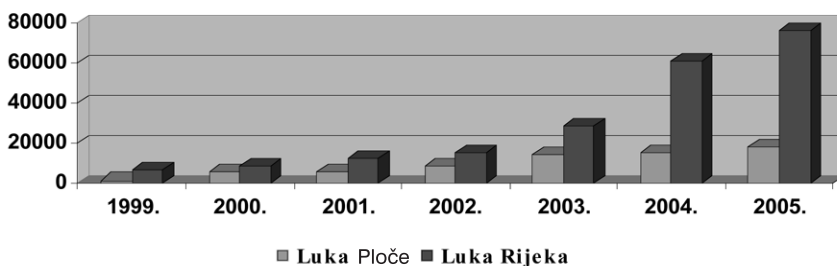
Tablica 5. Kontejnerski promet u luci Rijeka i luci Ploče (1999.-2005.)

| GODINA      | 1999. | 2000. | 2001.  | 2002.  | 2003.  | 2004.  | 2005.  |
|-------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| LUKA PLOČE  | 1.410 | 5.258 | 5.507  | 8.638  | 14.121 | 15.686 | 18.000 |
| LUKA RIJEKA | 6.866 | 8.925 | 12.711 | 15.215 | 28.205 | 60.864 | 76.258 |

Izvor: Lučke uprave Rijeka i Ploče

Luka Rijeka je u posljednje tri godine zabilježila značajan porast kontejnerskog prometa (za oko 400 % 2004. u odnosu na 2002. godinu). Povećanje broja jedinica znači i razvijanje pročelja luke, tako da u riječku luku već uplovljavaju brodovi kapaciteta i 4.000 TEU jedinica, a redoviti linijski prijevoz održava desetak velikih brodara.

Grafikon 3. Kontejnerski promet luka Rijeka i Ploče



Izvor: Tablica 5.

Luka Ploče je u kontejnerskom prometu vezana uz Riječku luku, jer se u obje luke održava feeder service prema lukama Mediterana, uglavnom za luke Gioia Tauro i Maltu.

Tendencije razvoja luke Ploče

Realizacijom plana razvoja luke Ploče moraju se stvoriti uvjeti za pružanje kvalitetne usluge svim njezinim korisnicima. Plan se sastoji od više faza:<sup>11</sup>

Program obnove – lučka komponenta,

Plan sanacije – lučke infrastrukture i suprastrukture i

Plan razvoja – izgradnja novih lučkih kapaciteta

Lučka komponenta Programa obnove, omogućit će Luci Ploče sanaciju i rekonstrukciju strateški važnih objekata koji su dugogodišnjom upotrebom i ratnim razaranjima bili neupotrebljivi, čime nije završena cjelokupna obnova postojeće infrastrukture.

Plan sanacije lučke infra i suprastrukture. Potreba za planiranjem relativno velikih sredstava za ove svrhe uvjetovana je stanjem lučke infra i suprastrukture, nižim od potrebnog u tehnološkom i sigurnosnom smislu. Tim planom predviđena je sanacija/rekonstrukcija:

Kolosječnih kapaciteta (ranžirne skupine i interni kolosijeci),

Obalnih konstrukcija koje nisu predviđene Planom obnove,

Energetskog sustava-elemenata,

Prometnica i otvorenih skladišnih površina,

Sustava vatrodjave i telefonije i

Vodovodne zaštite i odvodnje.

Plan razvoja, tj. izgradnja novih lučkih kapaciteta u svim varijantama razvoja luke Ploče ima ključnu ulogu. Podrazumijeva izgradnju kontejnerskog terminala, te

terminala za rasute terete. Izgradnja kontejnerskog terminala i RO-RO terminala drži se prioritetom luke Ploče, a početak gradnje se planira u fazama koje su vezane uz promet kontejnera. Tako je prva faza predviđena već kod prometa od 16.000 TEU-a, jer već sada, s relativno malim prometom kontejnera, luka Ploče ima problema s prekrcajem i skladištenjem.

Nabavkom višenamjenske mobilne dizalice, dok se ne izgradi terminal, luka se osposobila za prekrcaj kontejnerskih brodova LO-LO tehnologijom, a ona se može koristiti i za prekrcaj rasutog i generalnog tereta.

Terminal za rasute terete započeo bi se graditi u uvjetima kad promet rasutih tereta dostigne 2 milijuna tona godišnje, a što će zavisiti o strategiji razvoja gospodarstva gravitacijskog područja luke Ploče, napose gospodarstva Bosne i Hercegovine.

Novi terminal za rasute terete u luci Ploče imat će ukupni prometni kapacitet od 4.600.000 tona (2.800.000 tona ugljena, 1.200.000 željezne rudače i 600.000 tona boksita).<sup>12</sup>

Za potrebe prihvata brodova veličine 80.000 dwt na početku kanala Vlaška izgradit će se pristan duljine 350 m i dubine 16 m, a potrebne skladišne površine dobit će se djelomičnim nasipavanjem materijala koji će se dobiti iskopom za postizanje potrebne dubine.

U svrhu postizanja veće konkurentnosti luke uz predviđenu izgradnju novih lučkih terminala, poslovnom politikom luke Ploče potrebno je unaprijediti poslovanje i prilagoditi se novonastalim uvjetima kako unutar same luke, tako i u odnosu na makrookruženje. To poglavito zahtjeva:

- razvijanje slobodne lučke zone,
- razvijanje trgovačke i industrijske funkcije luke,
- razvijanje proćelja luke.

Da bi luka pronašla odgovarajuće mjesto na zahtjevnom tržištu lučkih usluga, potrebno je, s jedna strane, otkloniti postojeće nedostatke a, s druge strane, maksimalno iskoristiti prednosti i razvojne mogućnosti, ali i uvažavati sve opasnosti u odnosu na konkurentne luke i prometne pravce.

Prednosti luke Ploče su geografski položaj, iskustvo u poslovanju, status luke od međunarodnog značenja za Republiku Hrvatsku, mogućnosti djelovanja slobodne zone, te komunikacija sa zaleđem izgradnjom Koridora Vc.

Posotjeći nedostaci koje se treba tretirati kao prijetnju (na osnovu SWOT analize) jesu: zastarjela oprema, tehnološki problemi, nedostatak visokokvalificiranog kadra, zastarjela prometna infrastruktura i konkurencija crnomorskih luka, posebno u privlačenju rasutih tereta.

Komparirajući prednosti i nedostatke u cilju oživljavanja i kvalitetnog razvoja luke Ploče i njene konkurentne sposobnosti potrebno je poduzeti sljedeće mjere:

- povećanje i modernizaciju lučkih kapaciteta,
- povećanje produktivnosti rada u luci,
- kvalitativno i kvantitativno poboljšanje lučkih usluga.

Takvim mjerama opravdat će se investicijska ulaganja na lučkom području i znače-



nje Koridora Vc za luku Ploče. Time ta značajna hrvatska teretna luka ima vrlo izglednu perspektivu da se od konvencionalne luke razvije u uspješan i učinkovit distribucijski i logistički centar unutar lučkog i prometnog sustava te postane respektabilni partner u funkciji razvitka gravitacijske lučke zone.

## 5. Zaključak

Luka Ploče smještena je u prirodnom zaljevu, sjeverozapadno od ušća rijeke Neretve i ima jasno definirano veliko gravitacijsko područje koje obuhvaća sjeveroistočni dio Hrvatske, dio SICG, Bosnu i Hercegovinu, dio Austrije, Mađarske, Češke, Slovačke, Rumunjske i Poljske.

Izgradnjom cestovnog prometnog Koridora Vc, te plovnog puta Bosanski Šamac – Vukovar, luka Ploče značajno će povećati prometnu važnost u kombiniranom prometu s podunavskim zemljama.

Izgradnjom novih lučkih terminala za prekrcaj kontejnera i rasutih tereta luka Ploče postat će poželjnom lukom, ne samo za tradicionalno prisutne terete Bosne i Hercegovine, već i drugih susjednih zemalja.

Novim investicijskim ulaganjem u luku i kopnenu infrastrukturu, te pravilnim vođenjem poslovne politike, luka Ploče ima realne pretpostavke da postane uspješan i učinkovit distribucijski i logistički centar unutar hrvatskog lučkog i prometnog sustava, te respektabilan partner u funkciji razvitka pripadajuće gravitacijske lučke zone.

## Literatura

1. Dundović, Č.: Koncipiranje lučke politike – temeljna pretpostavka razvitka hrvatskoga lučkog sustava, Pomorstvo, God/vol 15, Rijeka, 2001., str.16.
2. Padjen, J.: Prometna politika, Informator, Zagreb, 1996., str. 4.
3. Nacionalna strategija za ISPA program – sektor promet, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka – sektor Promet, Zagreb, 2004., str. 12.
4. <http://www.esteri.it> (07.07.2004.)
5. Status of the Paneuropean Transport Corridors, op.cit. str. 50.
6. Gačanin, E.: Osnovni transportni koridori kroz Bosnu i Hercegovinu na liniji Srednja Europa – Jadran, Povezivanje srednjoeuropskih država s Jadranom, Zbornik radova HAZU, Zagreb, 1998., str. 192.
7. Poletan, T.: Višekriterijska analiza u valoriziranju Paneuropskog koridora V<sub>B</sub>, doktorska disertacija, Pomorski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 35.
8. Padjen, J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2004., str. 174.
9. Program prostornog uređenja Republike Hrvatske, Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje, Zagreb, 1999., str. 18.

10. Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999., str. 88.
11. Kesić, B., Komadina, P., Dundović, Č.: Utjecaj prometnog koridora Vc na razvoj luke Ploče, Zbornik radova znanstvenog simpozija pod pokroviteljstvom Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine i Hrvatske Akademije znanosti i umjetnosti, „Saobraćajni sistemi koridora Vc“, Sarajevo, travanj, 2006.
12. Studija o utjecaju na okoliš terminala za rasute terete u luci Ploče, EKON-ERG, Zagreb, 2006., str. 88.

Čedomir Dundović  
Blanka Kesić  
Ines Kolanović

## The Significance and Role of the Construction of Traffic Corridors in the Development of the Port of Ploče

### Summary

The port of Ploče is situated on the southern Adriatic coast, in a natural bay north-east from the mouth of river Neretva, having potentially a vast gravitating hinterland extending over the north-east Croatia, partly Serbia and Montenegro, Bosnia and Herzegovina, and partly Austria, Hungary, Slovakia, Romania, and Poland.

Authors are considering the impact that the construction of new traffic corridors might have on the development of the port of Ploče. With the construction of the Bosanski Šamac – Vukovar inland navigation waterway, the pan-European road traffic route VC Budapest-Osijek-Sarajevo-Ploče, and the section of the Adriatic motorway Split-Ploče, the port of Ploče will attach a significant traffic meaning for the combined transport with the Danube valley countries. The central Adriatic sea link offers itself as a natural extension of the VC corridor, thus enabling links between the southern Italian regions, via Ploče, and the Central and East European countries. Considering the south-east European countries' recent European integration, and the construction of new modern port terminals, the port of Ploče should become one of the most important ports on the eastern Adriatic coast.

**Key words:** port of Ploče, traffic corridors, VC corridor, pan-European road traffic routes, port terminals, combined transport

## Importanza e ruolo della costruzione di corridoi viari per lo sviluppo del porto di ploče

### Sommario

Il porto di Ploče si colloca nella parte meridionale della costa adriatica in una insenatura naturale a nord-est della foce della Narenta (Neretva), in un territorio di una grande potenzialità intorno a cui possono gravitare la regione nord-orientale della Croazia, parte della Serbia, del Montenegro, della Bosnia-Erzegovina, parte dell'Austria, dell'Ungheria, della repubblica Ceca, della Slovacchia, della Romania e della Polonia.

Nel lavoro gli autori considerano l'impatto della costruzione di corridoi viari sullo sviluppo del porto di Ploče. Con lo scavo del canale navigabile Bosanski Šamac-Osijek-Sarajevo-Ploče, la costruzione della via stradale paneuropea Vc e il tronco dell'autostrada adriatica Spalato (Split)-Ploče, il porto di Ploče viene ad assumere una importanza capitale nel trasporto multimodale con i paesi subdanubiani. Il collegamento marittimo dell'Adriatico centrale verrebbe così a costituire il prolungamento naturale del corridoio viario Vc che, tramite il porto di Ploče, assicura l'allacciamento delle regioni dell'Italia meridionale ai paesi dell'Europa centrale e meridionale. Nelle nuove condizioni di integrazione dei paesi dell'Europa sud-orientale con l'Unione Europea, il porto di Ploče, grazie alla costruzione di terminali portuali modernamente attrezzati, potrebbe diventare uno dei più importanti scali della costa orientale dell'Adriatico.

**Parole chiave:** porto di Ploče, corridoi stradali, corridoio Vc, vie stradali paneuropee, terminali portuali, trasporto multimodale