



POMORSKI I RIJEČNI PROMET, CJEVOVODNI TRANSPORT

● POMORSKI PROMET

Pomorski promet možemo sagledati i predstaviti kroz dva segmenta, a to su luke i brodarstvo, čija je sudbina neraskidivo povezana jer je bez brodarstva luka beskorisna, a bez luke brodarstvo je bespomoćno. Uz njih su nastale i brojne uslužne djelatnosti bez kojih ne bi bilo suvremenoga pomorskog prometa, a među njima glavnu ulogu imaju pomorsko otpremništvo i pomorske agencije.

Morske luke

Morska obala kopna Republike Hrvatske duga je 1777,7 km, a ukupna je dužina obale otoka 4012,4 km. Političke i gospodarske prilike u prošlosti pogodovale su stvaranju većeg broja luka i lučica na hrvatskoj obali. Od približno 350 luka i lučica na obali i otocima, sedam ih može prihvatiti velike preookeanske brodove, a sve su smještene na kopnenoj obali. Tih sedam morskih luka, zajedno s riječnim lukama (Vukovar na Dunavu, Osijek na Dravi i Sisak na rijeci Savi), okupljeno je u Udruženju hrvatskih luka pri Hrvatskoj gospodarskoj komori. Tim lukama pripadaju (od sjevera prema jugu) Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik te ih smatramo glavnim hrvatskim javnim lukama.

Navedene morske luke imaju različit makroregionalni i zemljopisni položaj, što određuje njihov različit geoprometni položaj i funkciju u odnosu na gravitacijsko zaleđe. Rijeka i Pula na sjevernom su Jadranu, Zadar, Šibenik i Split na srednjem Jadranu, a Ploče i Dubrovnik na južnom Jadranu. Zemljopisni položaj hrvatskih morskih luka, kao bitna prostorna kategorija, upućuje na važan položaj Hrvatske na europskom prostoru. Hrvatska je zbog smještaja u srcu kopnenog dijela južne Europe i važno područje tranzitnog prometa.

MARITIME, RIVER AND PIPELINE TRANSPORT

● MARITIME TRANSPORT

Maritime transport can be viewed as two segments: ports and shipping. Their destinies are inseparably tied together, as ports without shipping are useless, and shipping without ports is helpless. Adjacent to them, other numerous activities have emerged that modern maritime transport is unimaginable without. Among the most prominent are maritime forwarding and shipping agencies.

Sea ports

The Croatian coast is 1,777.7 km long, and the total length including island coast is 4,012.4 kilometres. Former political and economic circumstances were favourable to the creation of a considerable number of ports and small harbours on the Croatian coast. Of some 350 ports and small harbours on the coast and islands, seven can take large ocean-going ships, all of them located along the mainland coast. River ports (Vukovar on the Danube, Osijek on the Drava and Sisak on the Sava River), and these seven seaports are organised within the Croatian Ports Association within the CCE. Among them are also the following seaports (from north to south): Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče and Dubrovnik, which are considered to be the main Croatian public ports.

The above-mentioned seaports are variously positioned in relation to the macroregional and geographical status in general, which determines also their operational focus and position with respect to the targeted areas on the mainland. Rijeka and Pula are on the Northern Adriatic; Zadar, Šibenik and Split on the Central Adriatic; and Ploče and Dubrovnik on the South Adriatic.

The geographical location of Croatian seaports is an important spatial category that makes Croatia stand out on the

Glavnina lučkog prometa hrvatskih morskih luka odnosi se na Luku Rijeka, koja u pravilu ostvaruje više od 50 posto ukupnog prometa svih hrvatskih luka.

Prometni kapaciteti luka međusobno se razlikuju, a za sve luke iznose 23,100.000 tona godišnje. Doda li se tome i kapacitet Jadranskog naftovoda u Omišlju na otoku Krku od 20,000.000 tona, tada je ukupni kapacitet glavnih luka u Republici Hrvatskoj veći od 43,000.000 tona tereta godišnje.

Do 1991. godine godišnji je promet hrvatskih morskih luka bio približno 14,000.000 tona tereta. U strukturi prometa prevladavao je domaći promet s oko 70 posto, a tranzitni promet bio je oko 30 posto ukupno ostvarenog prometa.

Oporavak od posljedica rata ogleda se i u postupnom porastu prometa u lukama te promjeni strukture tereta. Naime raste udio tranzitnog prometa u ukupnom prometu.

Unutar hrvatskoga lučkog sustava samo luke Rijeka i Ploče djeluju na tranzitnom tržištu lučkih usluga i imaju objektivne mogućnosti privlačenja stranog tereta iz zemalja u zaleđu, što je osnova njihova budućeg uspješnog razvoja. U gravitacijsku zonu Luke Rijeka ulazi cijeli hrvatski teritorij, a nakon gradnje naftovoda i Vojvodina, Mađarska te ostala područja. U tranzitnom pogledu u gravitacijsku zonu riječke Luke ulazi Austrija, Mađarska, Češka, Slovačka, Srbija te Bosna i Hercegovina.

Gravitacijska zona Luke Ploče zahvaća najveći dio Bosne i Hercegovine, a širi se djelomice i na Podunavlje. Okosnica je te zone transverzalni prometni smjer Ploče – Sarajevo – Šamac – Osijek – Mađarska. Boljoj valorizaciji tog smjera s cestovnom i željezničkom infrastrukturom na čijem je kraju Luka Ploče pridonijet će gradnja kanala Dunav - Sava od Vukovara do Šamca te gradnja savske luke u Bosanskom Šamcu. Luke Zadar, Šibenik i Split imaju zajedničku gravitacijsku zonu u međupodručju gravitacijskih zona luka Rijeke i Ploča. Kapaciteti luka Zadar i Split u Gradskoj luci te Luke Dubrovnik imaju posebno značenje u međunarodnom prometu turističkih brodova.

Gravitacijsko područje luka Pula i Dubrovnik svedeno je na usko zaleđe, pa je prometna funkcija tih luka tek od regionalnog značenja. Dubrovnik je jedina luka bez željezničke veze sa svojim zaleđem.

Mjerama gospodarske politike Republike Hrvatske nastoje se ukloniti dosadašnja ograničenja koja su kočila razvoj hrvatskih luka i onemogućavala da se na odgovarajući način vrednuje izniman geoprometni položaj naših luka. Privatizacija javnih luka otvara mogućnost jačanja lučkih aktivnosti i privlačenja inozemnoga kapitala, a gradnja suvremenih cesta omogućit će bolje povezivanje luka s njihovim zaleđem. Osobito je važna prometnica Rijeka – Zagreb – mađarska granica, koja je završena u punom profilu autoceste 2008. godine te autocesta Zagreb – Karlovac – Zadar – Šibenik – Split – Ravče te nastavak izgradnje prema Pločama i Dubrovniku.

Na osnovi Zakona o slobodnim zonama osnovane su slobodne zone u lukama Rijeka i Ploče, Šibeniku te Sjevernoj luci Split kako bi se i kroz njih pridonijelo jačanju aktivnosti i razvoju luka.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama predstavlja osnovu razvoja luka odnosno cjelokupnoga lučkog sustava. Tim se zakonom utvrđuje i definira uloga i važnost pojedinih luka u lučkom gospodarskom sustavu Hrvatske. Prema njemu su luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku. Odnos države prema pojedinim lukama ovisi o kategoriji pripadanja te stoga te luke svoje razvojno planiranje moraju usmjeriti u tom smjeru. Istim Zakonom osnivaju se lučke uprave čija je osnovna dužnost održavanje, unapređivanje i upravljanje lučkom

European map. Due to its central location on the Southern European mainland, Croatia is also an important transit region.

The Port of Rijeka accounts for the major portion of port business among Croatian seaports, generally generating more than 50% of total port traffic in Croatia.

The throughput capacity differs among ports, totalling 23,100,000 tonnes a year. If one adds also the capacity of the Adriatic Oil Pipeline in Omišalj on Krk Island, i.e. 20,000,000 tonnes, then the capacity of the main Croatian ports totals more than 43,000,000 tonnes of cargo a year. Until 1991, annual cargo transport averaged approximately 14,000,000 tonnes. Domestic traffic was dominant, accounting for some 70% of total volume, and transit traffic followed with the remaining 30%.

Recovery from war consequences has had effects on port activities in the form of cargo structure change, that is, the transit share in total traffic has been growing.

Within the Croatian ports system, only Rijeka and Ploče ports provide services to the transit market and have realistic chances of attracting foreign cargo from continental countries, which is the basis for future successful development.

The catchment zone of Rijeka Port includes the whole of Croatia, and, after the oil pipeline is completed, Vojvodina, Hungary and other regions will also be included. In terms of transit, the catchment zone of this port includes Austria, Hungary, Czech Republic, Slovakia, Serbia and Bosnia and Herzegovina.

Ploče Port's catchment area spreads across most of Bosnia and Herzegovina, and partly to the Danube basin. The backbone of this zone is the Ploče-Sarajevo-Šamac-Osijek-Hungary transport route. Already equipped with road and railway infrastructure, this route, which ends at Ploče, will be valued even more once the Danube-Sava canal between Vukovar and Šamac is dug, and a port on the Sava River is built in Bosanski Šamac.

Zadar, Šibenik and Split Ports have their catchment area lying between those of Rijeka and Ploče. The capacities of Zadar and Split City Ports, and those of Dubrovnik Port are particularly important for international cruise ships.

The catchment areas of Pula and Dubrovnik are reduced to a narrow hinterland area, which makes them in regards to traffic only locally important. Dubrovnik is the only port that is not connected inland by rail.

Economic policy measures of the Republic of Croatia are designed to remove the limitations that have so far impeded the development of Croatian ports and made it impossible to fully utilise their exceptional geographic location, highly favourable for transport activity. The privatisation of public ports opens new possibilities for stronger port activity and for attracting foreign capital. On the other hand, the construction of modern roads provides better communication between ports and the inland. The road, connecting Rijeka with Zagreb and Hungarian border, has been fully completed in 2008 and together with the motorway Zagreb-Karlovac-Zadar-Šibenik-Split-Ravle as well as further works on its construction towards Ploče and Dubrovnik, are considered as most significant connections.

The construction of the latter continues towards Dubrovnik. Based on the Free Zones Act, free zones have been established in Rijeka and Ploče Ports, in Šibenik and in Split Northern Port in order to boost port activity and development.

Investment in port infrastructure totalling €531 million is planned under the plan for the development of Croatian seaports for the period between 2006 and 2013. This is considered to be the condition for heavier traffic and devel-

infrastrukturu i suprastrukturu, kao i svim onim što predstavlja pomorsko dobro na lučkom području.

Planom razvoja hrvatskih morskih luka od 2006. do 2013. godine planiraju se ulaganja u lučku infrastrukturu u iznosu 531 milijun eura, što se smatra uvjetom za veći promet i razvoj luka te davanja koncesija domaćim i stranim ulagačima. U luci Rijeka u sklopu projekta Rijeka Gateway 2 u dogradnju dodatnih 300 metara obale na Brajdici te u gradnju ukupno 680 metara novoga kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali, bit će investirano oko 88 milijuna eura, a gradnja bi završila 2012. godine, čime bi kapacitet bio povećan na 350.000 TEU jedinica. Paralelno bi se gradila i Zagrebačka obala, pa bi realizacijom tih dvaju projekata Rijeka dosegla kapacitet kontejnerskoga prometa od milijun TEU-a, što je pet puta više nego danas. Time bi riječka luka postala jedna od najvećih kontejnerskih luka u regiji i jedna od najvažnijih luka za povezivanje Dalekog istoka i Srednje Europe. Temeljem navedenog projekta izgrađen je novi putnički terminal u riječkoj luci koji je od ljeta 2009. godine u radu.

Po istom načelu Lučka uprava Rijeka i Svjetska banka kreću prema bakarskom bazenu. Intenzivno se priprema projekt Bakar Gateway u suradnji s bakarskim lokalnim vlastima radi uređenja bivšeg platoa koksare na kojem se planiraju povećati površine za lučku djelatnost na ro-ro terminalu, pored kojeg će se urediti i novi gradski sadržaji namijenjeni mještanima Bakra. Dodatnih će se 70 milijuna eura investicije dogovarati također sa Svjetskom bankom, a tim se sredstvima, osim investicija u Bakru, predviđa i uređenje te modernizacija luke Raša u Istri, gdje se iz Rijeke seli praktički sav promet drva. Dugoročno se također planira završetak modernizacije terminala za rasute terete u Bakru, koji bi morao dobiti zatvoreni sustav transporta od broda do skladišta.

U Luci Ploče privodi se kraju modernizacija i širenje postojećeg terminala za prekrcaj kontejnera, a uskoro započinju isti radovi na terminalu za rasute terete.

U dijelu dubrovačke Luke, na mjestima nekadašnjih teretnih skladišta, sagradit će se suvremeni putnički terminal za potrebe putničkih brodova na redovitim linijama i kružnim putovanjima.

opment of ports, as well as granting concession to domestic and foreign investors.

More than €88 million will be invested in port Rijeka within the project Rijeka Gateway 2, including extension of 300 meters of shore in Brajdica and construction of a total of 680 meters of new container terminal in the part of port called Zagrebačka obala. The end of construction is planned for 2011, resulting in the increase of capacity to 350,000 TEU. Zagrebačka obala shall be constructed paralelly so these two projects should enable Rijeka port a container traffic of 1 million TEU, five times more than today. Rijeka port would become one of the largest container ports in the region, as well as one of the most important links in connecting Far East and Central Europe. Based on the said project, a new Passenger Terminal was built in Rijeka Port, operating since summer 2009. According to the same principle, Port of Rijeka Authority moves towards Bakar pool. Bakar Gateway project is undergoing intensive preparation in cooperation with local authorities. The aim of the project is restructuring of former coke plant and increasing the area for ro-ro terminal. Next to it new facilities for the citizens of Bakar will be constructed. An additional €70 million investment with World Bank will be arranged. Except investments in Bakar, money will be used for reconstruction and modernisation of Raša port in Istria where all wood traffic will be rerouted. Long-term plan is also to finish the modernization of bulk cargo terminal in Bakar that is supposed to receive a closed system of transport, from ship to warehouse. The modernisation and extension of the current terminal for container reload in Ploče harbour is currently being brought to an end. Related construction work are foreseen for the bulk cargo terminal.

Maritime shipping

Croatian shipping companies are organised in Mare Nostrum, Croatian Shipowners' Association engaging in international maritime transport. The association has 13 members – leading Croatian shipping companies providing various services, such as tramp, scheduled, passenger and tourist transport, and also port and diverse technical services at sea.

ZBIRNI PRIKAZ KAPACITETA ČLANICA MARE NOSTRUM, 31. prosinca 2009.

OVERVIEW OF THE COMBINED FLEET OF MARE NOSTRUM'S MEMBER ORGANISATIONS, December 31st 2009

Red. br. No.	Naziv broderskog poduzeća Shipping company name	Broj brodova No. of ships	GT	DWT	TEU
1.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d	16	760.008	1,418.559	0
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d	19	465.915	812.782	1.930
3.	JADROPLOV d.d	6	158.879	242.849	4.599
4.	LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODARSTVO d.d.	8	149.117	239.437	347
5.	ULJANIK- PLOVIDBA d.d.	7	206.088	356.043	0
6.	JADROLINIJA	52	98.412	4.099	0
7.	BRODOSPAS d.d.	27	21.290	21.533	0
8.	MEDITERANSKA PLOVIDBA d.d.	5	11.352	11.414	250
9.	SPLITSKA PLOVIDBA d.d.	7	10.060	16.454	0
10.	JADRANSKI POMPRSKI SERVIS d.d.	18	9.276	10.522	0
11.	RAPSKA PLOVIDBA d.d.	5	1.508	0	0
12.	BRODOGRADILIŠTE CRES d.d.	1	400	630	0
13.	BRODOSPLIT-PLOVIDBA d.o.o.	0	0	0	0
UKUPNO NA DAN 31. 12. 2009. TOTAL ON DEC. 31, 2009		171	1,893.305	3,134.322	7.126

STRUKTURA KAPACITETA FLOTE ČLANICA MARE NOSTRUM, 31. prosinca 2009. COMPOSITION OF MARE NOSTRUM'S FLEET BY PURPOSE, December 31st 2009

	Broj brodova No. of ships	GT	DWT	TEU
A) BRODOVI ZA RASUTI TERET I CEMENT BULK, CEMENT CARRIERS	41	891.406	1,542.500	102
B) BRODOVI ZA GENERALNI TERET GENERAL CARGO SHIPS	2	5.188	8.619	0
C) POLUKONTEJNERSKI BROD SEMICONTEINER SHIPS	0	0	0	0
D) KONTEJNERSKI BROD CONTAINER SHIPS	2	59.680	70.714	4.599
E) KONTEJNERSKI BRODOVI ZA RASUTI TERET CONTAINER BULKER	0	0	0	0
F) RO-RO TERETNI BRODOVI / RO-RO CARGO SHIPS	1	7.084	4.000	347
G) BRODOVI ZA TEŠKE TERETE / HEAVY CARGO SHIPS	4	23.196	29.520	1.828
H) BRODOVI HLADNJAČE / REFRIGERATOR SHIPS	1	10.366	11.000	250
I) BRODOVI ZA PRIJEVOZ SIROVE NAFTE CRUDE CARRIERS	13	656.276	1,245.381	0
J) BRODOVI ZA PRIJEVOZ DERIVATA / PRODUCT CARRIERS	4	113.282	193.364	0
K) BRODOVI ZA PRIJEVOZ KEMIJSKIH PROIZVODA CHEMICAL CARRIERS	0	0	0	0
L) LPG / LPG CARRIERS	0	0	0	0
M) PUTNIČKI BRODOVI / PASSENGER SHIPS	7	1.465	793	0
N) BRZI PUTNIČKI BRODOVI / FAST PASSENGER SHIPS	8	3.074	0	0
O) RO-RO PUTNIČKI BRODOVI / RO-RO PASSENGER SHIPS	45	96.357	3.720	0
P) TEGLJAČI / TOWBOATS	22	5.072	0	0
R) OPSKRBLJIVAČI PLATFORMI / OFFSHORE SUPPLY SHIPS	8	13.402	12.361	0
S) OSTALI BRODOVI/PLOVILA OTHER SHIPS / VESSELS	13	7.457	12.350	0
UKUPNO NA DAN 31. 12. 2009. TOTAL ON DEC. 31. 2009	171	1,893.305	3,134.322	7.126

ZASTAVE BRODOVA HRVATSKIH BRODARA ČLANOVA MARE NOSTRUMA, 31. prosinca 2009. FLAGS UNDER WHICH MARE NOSTRUM SHIPS SAIL, December 31, 2009

	Hrvatska Croatia	Malta Malta	St. Vincent	Liberija Liberia	Maršalski otoci Marshall Islands	Bahama Bahamas	Luxemburg Luxembourg	Ukupno Total
1. ATLANTSKA PLOVIDBA, DUBROVNIK	12				7			19
2. BRODOGRADILIŠTE CRES, CRES	1							1
3. BRODOSPAS, SPLIT	20	3	2				2	27
4. BRODOSPLIT-PLOVIDBA, SPLIT	0							0
5. JADRANSKI POMORSKI SERVIS, RIJEKA	18							18
6. JADROLINIJA, RIJEKA	52							52
7. JADROPLOV, SPLIT	3	3						6
8. LOŠINJSKA PLOVIDBA BRODARSTVO	1	3	3	1				8
9. MEDIJTERANSKA PLOVIDBA, KORČULA	5							5
10. RAPSKA PLOVIDBA, RAB	5							5
11. SEM MARINA, SPLIT	0							0
12. SPLITSKA PLOVIDBA, SPLIT	7							7
13. TANKERSKA PLOVIDBA, ZADAR	13	3						16
14. ULJANIK PLOVIDBA, PULA	6					1		7
UKUPNO/ TOTAL	143	12	5	1	7	1	2	171

Morsko brodarstvo

Hrvatske brodarske tvrtke udružene su u Mare Nostrum - Udrugu hrvatskih poslodavaca brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi koja sa 13 članica predstavlja vodeće hrvatske brodarske tvrtke koje pružaju različite servise kao što su slobodni, linijski, putnički i turistički prijevoz te usluge u lukama i različite tehničke usluge na moru.

RIJEČNI PROMET

Riječni promet RH dio je europskoga prometnog sustava. Poznat je europski trend preusmjeravanja robnih tokova, naročito za rasute terete, na unutarne plovne putove jer je prijevoz riječnim putem jedan od najrentabilnijih i ekološki najprihvatljiviji.

Svojim najvećim rijekama, Dunavom, Dravom i Savom, RH je povezana sa zapadnom, srednjom i istočnom Europom, a kombiniranim transportom s Jadranom te time i ostalim dijelovima Europe i svijeta. Dunav je međunarodna rijeka, kao i Drava od ušća do Osijeka (23 km). Na ostalom dijelu Drava je međudržavna rijeka, kao i Sava.

Takvo bogatstvo plovnim putovima dobra je predispozicija za razvijeni riječni promet, no potencijal koji on pruža, naročito u gospodarskom pogledu, do sada nije bio primjereno iskorišten.

Unutarnji plovni putovi RH integrirani su u mrežu Europskih plovnih putova VII. (dunavskoga) koridora, potpisivanjem višestranog Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja (AGN- UN/ ECE/ITC). Time su međunarodni plovni putovi RH:

- E- 80 - rijeka Dunav
- E- 80-08 - rijeka Drava od ušća do Osijeka – 22 km
- E- 80-10 - kanal Dunav - Sava
- E- 80-12 - rijeka Sava do Siska s dijelom rijeke Kupe (5 km)

Na rijeci Dunavu, kao i na Dravi, plovi se cijelim plovnim tokom, ali s nešto smanjenim intenzitetom u odnosu na 1990. godinu, osim na Dunavu jer Luka Vukovar ostvaruje pretovare kakve je imala i prije Domovinskog rata.

Na rijeci Savi trgovačka plovila plovi od Rušćice kod Slavenskog Broda do Siska (prijevoz sirove nafte). Na ostalom dijelu rijeke Save plovi pretežno plovila za eksploataciju šljunka i pijeska.

Plovidba unutarnjim plovnim putovima u RH je sigurna samo kod srednjih i viših vodostaja rijeka koje imaju znatne amplitude vodostaja i do 10 metara. Kod niskih i nižih vodostaja plovidba nije sigurna te se mora ograničavati gazom plovila ili se mora obustaviti.

RIVER TRANSPORT

Croatian river transport is an integral part of the European transport system. We have been witness to a trend of commodity flows, notably of bulk cargo, being redirected to inland waterways, because river transport is among the most cost-efficient and ecologically the most acceptable methods.

The Republic of Croatia is linked to Western, Central and Eastern Europe by its largest rivers, the Danube, Drava and Sava. Combined transport further links them with the Adriatic, i.e. with other parts of Europe and of the world. The Danube is an international river, and also Drava from its mouth to the town of Osijek (23 km). The remaining upstream section of the Drava has an interstate status, as does the Sava.

This wealth of waterways is a good foundation for the development of river transport. However, this potential has not yet been adequately exploited, especially in terms of commercial aspects.

Croatian inland waterways were integrated into the network of European waterways as part of Corridor VII (Danube Corridor) by signing the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN- UN/ ECE/ITC). Hence, the following waterways have international status:

- E- 80 - the Danube
- E- 80-08 - the Drava River from its mouth to Osijek – 22 km
- E- 80-10 - the Dunav – Sava canal
- E- 80-12 - the Sava River to Sisak, including a section of the Kupa (5 km).

The Danube and Drava are navigated throughout the full length of their navigable sections. However, transport intensity is somewhat lower than in 1990 except on the Danube due to the fact that the transshipment volume of Vukovar Port has remained the same as it was before Croatian War of Independence.

On the Sava River, commercial vessels ply between Rušćica (near Slavonski Brod) and Sisak (transportation of raw petroleum). Vessels used for the extraction of gravel and sand primarily navigate other parts of the Sava.

Inland navigation in Croatia is safe at medium and higher water levels. River levels show a tendency to large water level fluctuations, up to 10 meters. Navigation is not safe at low or lower water levels, making draught restrictions or even traffic suspensions necessary.

PREKRCAJ ROBE U LUKAMA UNUTARNJIH VODA (u tis.t) TRANSSHIPMENT OF GOODS IN INLAND WATERWAY PORTS (000 t)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
prekrcano Transshipment - total	1 122	976	1 343	1 750	1 888	1 963	1 369
izmanipulirano Manipulated - total	1 687	1 578	1 872	2 180	2 878	2 525	2 108

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2008 i Stat. izvješća 2008.

Source: Central Bureau of Statistics – Statistical Yearbook 2008 and Statistical Reports 2008

PRIJEVOZ ROBE I TONSKI KILOMETRI

GOODS TRANSPORT AND TONNE KILOMETERS

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Prijevoz robe tis. tona Goods traffic (in '000 t)	739	706	897	430	400	384	269
Tonski kilometri mil. tkm Tonne kilometers (Mln tkm)	89,7	84,6	199,3	311,5	295,1	306,1	180

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2008 i Stat. izvješća 2008.

Source: Central Bureau of Statistics – Statistical Yearbook 2008 and Statistical Reports 2008

Najveći je problem brodara u Republici Hrvatskoj zastarjelost voznog parka, a gradnjom suhog navoza i otvaranjem remontnog brodogradilišta u Sisku omogućeno je lakše i jednostavnije održavanje i remont plovnih objekata.

I dalje je veliki problem stanje plovnih putova Drave, Save i Dunava. U 2005. godini osnovana je Agencija za plovne putove kako bi se nastali problemi što kvalitetnije riješili. Zbog dugoročnog neodržavanja plovnih putova nastali su veliki problemi i potrebna su znatna sredstva za uređenje plovnih putova prema međunarodnim AGN normama.

Fleet obsolescence and lack of building slipways for overhaul are the biggest problems of ship owners in the Republic of Croatia. The building of dry slipway and the opening of the repair shipyard in Sisak enabled easier and simpler maintenance and repair of vessels. The condition of waterways is also a major challenge, primarily of the Sava and Drava Rivers. In 2005 the Agency for Inland Waterways was established in order to facilitate the qualitative solving of the current problems. The long-term nonmaintenance of waterways caused significant problems and significant resources are needed to improve the waterways to comply with international AGN standards.

● CJEVODNI TRANSPORT

Prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti, cjevovodni transport pripada u Prijevoz, skladištenje i veze, a uključuje transport plina, tekućina, cementa, žbuke, mulja i druge robe uz pomoć cjevovoda.

Ovdje prikazani podaci obuhvaćaju cjevovodni transport nafte i plina, koji je važna prometna grana za prijevoz tih energenata. Cjevovodni transport najjeftiniji je oblik prijevoza energenata, prihvatljiv i s aspekta zaštite okoliša. Osim prijevoza nafte i plina za domaće potrebe, veliko značenje za brži razvoj cjevovodnog prometa u Hrvatskoj imaju mogućnosti povećanja tranzita navedenih energenata preko naše zemlje.

U strukturi prijevoza robe po djelatnostima prijevoza u 2008. godini udio cjevovodnog transporta iznosi 5 posto.

● PIPELINE TRANSPORT

According to the National Classification of Economic Activities, pipeline transportation is classified under Transport, Storage and Communications, including the transport of gas, liquids, cement, plaster, slurry and other commodities via pipelines.

The figures below are for the pipeline transportation of petroleum and gas, which is an important mode of transport when it comes to these energy sources. Pipeline transport is the cheapest mode of fuel transportation, meeting also environmental requirements. Apart from petroleum and gas transportation for domestic needs, the possibilities of increasing their transit quantities are also highly important, as transit can strongly contribute to accelerating the development of pipeline transport in Croatia.

In the analysis of transport activities, pipeline transport accounted for 8.6% of total goods transport in 2007.

TRANSPORT NAFTE I PLINA 2003. – 2008.
PETROLEUM AND GAS TRANSPORT 2003 – 2008

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.
Transport nafte, tis. t Transport of petroleum, '000 t	6 795	7 444	7 090	6 362	7 201	6 210
Dužina naftovoda, km Length of pipelines, km	601	601	601	610	610	610
Unutarnji transport Domestic transport	3 847	4 094	3 912	3 775	4 281	3 473
- Izvoz / Exports	-	-	-	-	-	-
- Uvoz / Imports	-	-	-	-	-	-
- Tranzit / Transit	2 948	3 350	3 178	2 578	2 920	2 737
Transport plina, tis. t Transport of gas, '000 t	2 275	2 435	2 306	2 282	2 487	2 555
Duljina plinovoda, km Length of pipelines, km	1657	1657	1657	1657	2037	2037
Unutarnji transport, tis. t Domestic transport, 000 t	1 442	1 655	1 467	1 441	1 710	1 645
- Izvoz / Exports	-	-	-	-	-	-
- Uvoz / Imports	833	780	839	841	777	910
- Tranzit / Transit	-	-	-	-	-	-

1) 1 m³ = 0,74 kg

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2008 i Stat. izvješća 2008.

Source: Central Bureau of Statistics – Statistical Yearbook 2008 and Statistical Reports 2008





**HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA
SEKTOR ZA PROMET I VEZE**

Direktor:

Ljubica Herceg, dipl.ing.

Osoba za kontakt:

Dario Soldo, dipl. ing.

Pavao Zuanović, dipl. ing.

Rooseveltov trg 2

HR-10000 ZAGREB

Tel.: +385 (0)1 4561-510, 4561-511

Fax: +385 (0)1 4561-540

E-mail: promet@hgk.hr

**CROATIAN CHAMBER OF ECONOMY
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS DEPARTMENT**

Managing Director:

Ljubica Herceg, B.Sc.Oec.

Contact Person:

Dario Soldo, B.Sc.Mech.

Pavao Zuanović, B.Sc.Mech.

Rooseveltov trg 2

HR-10000 ZAGREB, CROATIA

Tel.: +385 (0)1 4561-510, 4561-511

Fax: +385 (0)1 4561-540

E-mail: promet@hgk.hr

**HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA
SREDIŠNJICA**

Rooseveltov trg 2

HR-10000 ZAGREB

p.p. 630

Tel.: +385 (0)1 4561-555

Fax: +385 (0)1 4828-380

E-mail: hgk@hgk.hr

www.hgk.hr

**CROATIAN CHAMBER OF ECONOMY
HEADQUARTERS**

Rooseveltov trg 2

HR-10000 ZAGREB, CROATIA

p.p. 630

Tel.: +385 (0)1 4561-555

Fax: +385 (0)1 4828-380

E-mail: hgk@hgk.hr

www.hgk.hr