

---

Ivo TURK

PROMETNO -  
GEOGRAFSKE  
ZNAČAJKE KAO  
FUNKCIJA RAZVOJA  
VUKOVARA I  
VUKOVARSKOG  
KRAJA



Prometni je sustav izuzetno značajan pri gospodarskom razvoju nekog prostora. U suvremeno doba nije zamislivo da može postojati razvijena zemlja koja nema razvijenu prometnu infrastrukturu. Lokacija prometnih koridora iznimno je značajna iz razloga što direktno utječe na razvoj okolnog prostora. Republika Hrvatska ima vrlo bitan prometno – geografski položaj u okviru europskih prometnih koridora. Kroz Hrvatsku prolazi najkraća kopnena veza iz srednje prema jugoistočnoj Europi i Aziji. Uz to, kroz Hrvatsku prolazi i najkraća kopnena veza iz srednje i istočne Europe prema Mediteranu.

Potrebno je napomenuti da se prva Paneuropska prometna konferencija (Pan – European Transport Conference) održala u Pragu 1991. godine. Zbog ratnih zbivanja Hrvatska tada nije sudjelovala u njezinom radu. Ta je konferencija označila početak zajedničkog plana usklađivanja prometnog sustava europskih zemalja. Određene su pojedine smjernice daljnjeg razvoja prometnih sustava. Naglašeno je da jedino efikasan promet koji je siguran i ekonomski isplativ može pridonijeti boljoj kvaliteti života u Europi.

Poznato je da su tada prometni sustavi bivših komunističkih zemalja znatno zaostajali svojom kvalitetom od zapadnoeuropskih, te je bilo potrebno pridonijeti smanjenju postojećih razlika.

Druga je Paneuropska prometna konferencija održana na Kreti 1994. godine. Iako je cestovni promet u Europi dominantan, velika je pozornost posvećena ostalim oblicima prometa. Na konferenciji je iznijet prijedlog o oformljavanju devet paneuropskih koridora koji bi povezivali zapadnu i istočnu Europu. Zbog ratnih zbivanja u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini cjelokupni taj prostor nije bio adekvatno prometno valoriziran, što znači da su ga prometni koridori zaobišli.

Hrvatska se priključila Paneuropskoj prometnoj konferenciji 1997. godine u Helsinkiju. Tada je definirano deset paneuropskih prometnih koridora koji povezuju

Ivo Turk:  
**Prometno-geografske značajke kao funkcija razvoja Vukovara i vukovarskog kraja**

zapadnu s istočnom Europom, od kojih su neki iznimno značajni za Hrvatsku. Radi se o koridorima V, VII i X. Pri tome valja istaknuti da Hrvatskom prolaze samo dva glavna pravca navedenih koridora radi se o koridoru X koji ide sljedećom trasom: Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Veles – Solun; i koridoru VII koji obuhvaća rijeku Dunav, odnosno dunavski plovni put. Ta su dva paneuropska prometna koridora iznimno značajna za razvoj Vukovarsko – srijemske županije i grada Vukovara. Za prometno povezivanje i razvoj Hrvatske vrlo velik značaj ima ogranak petog paneuropskog prometnog koridora - Vb koji ide od Budimpešte preko Zagreba do Rijeke. Značajan je i koridor Vc (Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Ploče) na čijoj trasi još nije izgrađena adekvatna prometna infrastruktura.

**Slika.1**  
 Paneuropski prometni koridori u postkomunikacijskim zemljama



Izvor: [http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European\\_Corridors](http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_Corridors)

Kad se razmotri prometno – geografska problematika Hrvatske, jasno je da je prioritetno povezivanje makroregionalnih centara (Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka) kvalitetnom i modernom prometnom infrastrukturom. Kao najznačajnije prometno čvorište izdvaja se Zagreb, gdje se križaju koridori X i Vb.

Do nedavno nije postojala kvalitetna prometna infrastruktura koja je povezivala Zagreb i ostale hrvatske makroregionalne centre. Izgradnja novih auto – cesta riješava taj problem u pitanju povezivanja Splita i Rijeke za Zagrebom. Kao jedini makroregionalni centar koji nije direktno povezan sa Zagrebom auto – cestom ili polu – autocestom ističe se Osijek. Iz te činjenice proizlazi problem povezivanja istočne Hrvatske sa Zagrebom, što se dakako odražava i na kvalitetu povezanosti Vukovarsko – srijemske županije sa glavnim gradom Hrvatske.

#### Prometno-geografski položaj Vukovarsko-srijemske županije i grada Vukovara

---

Vukovarsko – srijemska županija nalazi se na krajnjem istoku Republike Hrvatske i iz same te činjenice je jasno da kao takva ima periferan položaj u odnosu na regije centra u Hrvatskoj. Unatoč perifernom položaju, Vukovarsko – srijemska županija ima značajnu srtatešku ulogu u prometnom sustavu Hrvatske. Ona ponajprije proizlazi iz činjenica da je njezino središte Vukovar jedina značajnija hrvatska luka na Dunavu. Vukovar je ujedno i najveća hrvatska riječna luka. Ta je činjenica imala značajan utjecaj na sveukupni razvoj grada Vukovara.

Vukovarsko – srijemska županija locirana je u jugoistočnom dijelu istočne Hrvatske. Županijsko središte Vukovar udaljeno je oko 300 kilometara od Zagreba, tridesetak kilometara od Osijeka i pedesetak kilometara od Županje gdje je najdostupnije autocestovno čvorište. Drugo po važnosti središte u županiji, Vinkovci, su udaljeni 23 kilometra od Županje, tj. auto – cestovnog čvorišta.

Već letimičan osvrt na postojeće prometne veze jasno ističe specifičnost u prometnim odnosima istočne Hrvatske i Zagreba. Prema istočnom, kontinentskom dijelu Republike Hrvatske vode dva važna prometna pravca – posavski i podravski ali ni jedan ne omogućava optimalno povezivanje i takve funkcionalne odnose Zagreba i istočno hrvatskog prostora koji bi odgovarali suvremenim potrebama. Takvi prometni odnosi posljedica su ponajviše povijesnog razvoja koji je bitno utjecao na formiranje

određene urbane strukture i prometne mreže u istočnoj Hrvatskoj, a posebice u njezinom istočnom ravničarskom dijelu. Tradicionalna prometna orijentacija sjever-jug pojačana je uređenjem kolskih cesta u drugoj polovici 18. stoljeća, a naročito je došla do izražaja izgradnjom željezničkih pruga stotinu godina kasnije, koje su usmjerene prema značajnijim vanjskim centrima, odnosno u produžetku prema Budimpešti (Sić, 1976.).

Prostorom Vukovarsko – srijemske županije prolaze dva paneuropska prometna koridora. To su koridori VII i X. Koridor X je značajniji u kontekstu Hrvatske u cijelosti, no taj koridor prolazi perifernim dijelom Vukovarsko – srijemske županije, tako da ne utječe značajnije na županijski prometni sustav. To ipak ne umanjuje značaj toga koridora, budući da on predstavlja najbolju i najbržu vezu promatrane županije sa Zagrebom. Koridor X je najopremljeniji prometni koridor u Hrvatskoj koji integrira cestovni, željeznički, cjevovodni i riječni promet. Potrebno je istaknuti da je taj koridor bio stimuliran za vrijeme bivše Jugoslavije jer je povezivao dva najveća grada u bivšoj državi. Danas je cijelom dužinom toga koridora u Hrvatskoj izgrađena auto – cesta (od graničnog prijelaza Bregana sa Slovenijom do graničnog prijelaza Bajakovo sa Srbijom). Uz to, taj je koridor opremljen najmodernijom željezničkom prugom u Hrvatskoj koja je elektificirana, dvokolosječna,<sup>1</sup> a na nekim dijelovima dopušta brzine i do 160 km/h.

Koridor X koristi posavski prometni pravac. Za povezivanje istočne Hrvatske sa Zagrebom vrlo je bitan i podravski prometni pravac. Današnje stanje ceste Zagreb – Bjelovar – Osijek, odnosno tzv. Podravske magistrale nije u skladu s njezinim važnim prometnim funkcijama. Sve veća potreba za izravnim i suvremenijim povezivanjem Zagreba i Osijeka, zatim zahtjevi za bržim regionalnim razvojem podravskog pojasa jasno ističu nužnost izgradnje nove moderne cestovne prometnice u spomenutom prostoru. Ta bi prometnica povezivala Zagreb i Osijek, a njezina bi izgradnja nedvojbeno pozitivno utjecala i na razvoj Vukovara i cijele Vukovarsko – srijemske županije. Također je nužna i rekonstrukcija željezničke pruge na podravskom prometnom pravcu.

<sup>1</sup> Od sveukupno 2.726 km pruga koliko ih je godine 2004. imala Hrvatska, samo je 10% bilo dvokolosječno, a 35% elektrificirano.

**Slika 2.**

Prometno - geografski položaj grada Vukovara i Vukovarsko-srijemske županije



*Izvor: Vukovar – vjekovni hrvatski grad na Dunavu, 1994.*



Jedan dio Jadranskog naftovoda (JANAF) ide iz Siska uzduž koridora X do Srbije. Ovim se naftovodom prenosi nafta iz luke Rijeka prema rafinerijama u Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini, Mađarskoj, Sloveniji i Srbiji.

Savski plovni put koji prolazi uzduž koridora X bio je zapušten tijekom Domovinskog rata, tako da danas ne zadovoljava tehničke standarde za plovidbu standardnih dunavskih brodova. Stoga je potrebna njegova rekonstrukcija i revitalizacija.

Od iznimnog značaja za razvoj grada Vukovara je koridor VII. On obuhvaća rijeku Dunav, tj. dunavski plovni put. Ovo je jedini paneuropski prometni koridor koji prolazi kroz središte Vukovarsko – srijemske županije. U vukovarsku luku nedvojbeno treba investirati. Budući da je luka tijekom Domovinskog rata doživjela velika razaranja, puno treba uložiti u njezinu rekonstrukciju i revitalizaciju. Riječni promet je najjeftiniji oblik kopnenog prometa iz razloga što (s izuzetkom plovnih kanala) ne treba ulagati u izgradnju same prometnice, već samo u prometno sredstvo (brod). Ovaj je prometni koridor dodatno dobio na značaju 1992. godine kad je dovršen kanal Rajna – Majna – Dunav. Time je Dunav spojen s Rajnom, što znači da su ujedinjena dva najveća europska plovna sustava. Time je spojeno Crno more sa Sjevernim morem, tj. Atlanskim oceanom. Nažalost zbog ratnih zbivanja na prostoru Hrvatske projekt Rajna – Majna – Dunav još nije iskoristio svoj puni potencijal.

Izgradnja modernih prometnica na koridoru Vc pripomogla bi razvoju Vukovarsko – srijemske županije iako ne prolazi njezinim teritorijem. S obzirom na to da je planirano povezivanje prometnica iz koridora X i Vc, Vukovar bi dobio kvalitetnu prometnu vezu sa lukom Ploče i Budimpeštom. To bi i pripomoglo daljnjoj afirmaciji vukovarske luke jer bi se omogućila kvalitetna komunikacija između dunavskog plovnog sustava i luke Ploče na Jadranu.

## Cestovni promet

---

U današnje vrijeme cestovni je promet (uz telekomunikacijski) najvažniji oblik prometa. Stoga mu treba posvetiti veliku važnost. Činjenica je da najviše roba i putnika u Hrvatskoj putuje cestovnim vozilima. Cestovna je prometna infrastruktura ujedno i najrazgranatija<sup>2</sup> prometna mreža u Hrvatskoj, što je uobičajeno u razvijenim zemljama svijeta.

<sup>2</sup> Ne ubraja se telekomunikacijski promet, koji se u današnje doba uvelike odvija bežično.



ta. Hrvatska je 2004 godine imala sveukupno 28.344 km cesta, odnosno gustoću cestovne mreže od 501 m cesta po km<sup>2</sup>. Iste je godine Vukovarsko – srijemska županija imala 1.011 km cesta, odnosno gustoću cestovne mreže od 413 m cesta po km<sup>2</sup>. Iz toga je vidljivo da Vukovarsko – srijemska županija zaostaje po gustoći cestovne mreže za hrvatskim prosjekom. U Vukovarsko – srijemskoj županiji iste je godine bilo registrirano 53.859 cestovnih motornih vozila, što je samo 3,13% od ukupnog broja registriranih cestovnih vozila u Hrvatskoj. To ukazuje na zaostajanje ove županije u odnosu na druge županije, no taj podatak nije zabrinjavajuć iz razloga što je broj vozila proporcionalan s brojem stanovnika nekog prostora. Dužina državnih cesta u Vukovarsko – srijemskoj županiji iznosi 295,8 km (29,26% od ukupnih cesta). Dužina županijskih cesta iznosi 471,9 km (46,67% od ukupnih cesta), dok dužina lokalnih cesta iznosi 243,3 km (24,07% od ukupnih cesta). Dužina autocesta iznosi oko 45 kilometara.

Zabrinjava dužina neasfaltiranih županijskih cesta koja iznosi čak 94,04 km. U modernim uvjetima ne bi uopće trebalo biti neasfaltiranih županijskih cesta. Neasfaltiranih lokalnih cesta ima 133,50 km. S obzirom na kategoriju tih cesta to se stanje može ocijeniti kao zadovoljavajuće, iako je poželjno u potpunosti asfaltirati sve ceste.

Željeznički je promet vrlo značajan jer predstavlja svojevrsnu alternativu cestovnom prometu. Spomenuta dva prometa funkcioniraju na različitom principu. Cesta (s iznimkom autocesta) djeluje linearno na prostor, što znači da cesta s okolnim prostorom komunicira uzduž cijele svoje dužine. Na cestu se može uključiti gotovo svagdje, što sa željezničkom prugom nije slučaj. Pruga, jednako kao i autocesta na okolni prostor djeluje samo na čvorovima (autocestovnim čvorovima, odnosno željezničkim stanicama) tj. punktovima, pa se može reći da spomenuti oblici prometa imaju čvorišno ili punkcionalno<sup>3</sup> djelovanje. To nikako ne umanjuje njihovu interakciju s prostorom.

Danas je željeznički promet ponajprije vezan uz teretni promet i putnički promet brzim vlakovima. Hrvatska je željeznička infrastruktura, jednako kao i vozni park zastarjela. Iz toga razloga željeznice teško mogu konkurirati cestovnom prometu u prijevozu putnika. U pojedinim segmentima teretnog prometa željeznica je nezamjenjiva.

## Željeznički promet

---

3 Od njem. punkt – točka.

Tu se ponajprije radi o prijevozu teških tereta koji nisu primjereni za cestovni prijevoz. Također valja imati na umu da željeznica može u jednoj kompoziciji prevesti kudikamo više tereta no što to može kamion. Željeznička su vozila također dugotrajnija i izdržljivija od cestovnih.

Na primjeru Vukovara željeznički promet ponajprije treba biti dobro povezan s riječnim prometom, odnosno s vukovarskom lukom. Poznato je da niti jedna veća luka ne može kvalitetno funkcionirati bez povezanosti sa željezničkom mrežom. Današnje stanje povezanosti željezničke i riječne prometne infrastrukture ne zadovoljava moderne europske i svjetske standarde, pa je nužna temeljita rekonstrukcija željezničke infrastrukture u luci Vukovar. Daka-ko, jedan od najvažnijih uzroka sadašnjeg stanja su ratna razaranja tijekom Domovinskog rata.

Željeznički promet u Hrvatskoj relativno je slabo razvijen u odnosu na razvijene europske zemlje. O tome svjedoči i podatak da je godine 2004. u Hrvatskoj željezničkim prijevozom bilo prevezeno 36.747.000 putnika dok je cestovnim prometom iste godine bilo prevezeno čak 64.768.000 putnika (skoro dvostruko više). Te je godine u Hrvatskoj željezničkim prometom bilo prevezeno 12.234.000 tona roba, dok je cestovnim prometom bilo prevezeno 55.323.000 tona robe (oko pet puta više).

## Riječni promet

---

Već je ranije napomenuto koliko je riječni promet značajan za Vukovar. Taj značaj prozizlazi iz spomenute činjenice da je Vukovar jedina hrvatska riječna luka na Dunavu koji je ujedno i paneuropski koridor VII. To luci Vukovar pridaje nacionalni i međunarodni značaj, pa stoga njezinu problematiku treba detaljnije proučiti.

Luka Vukovar je smještena na 1335 kilometru nizvodnog toka rijeke Dunav na desnoj obali rijeke. Nadmorska visina luke je 83,5 metara. Luka se prostire u smjeru istok – zapad u dužini od oko 850 metara i širine oko 45 metara. Sa sjevera omeđena je rijekom Dunav, a sa juga željezničkom stanicom Vukovar i željezničkim kolosjecima. Povoljan položaj luke u odnosu na maticu rijeke Dunav, omogućava normalan rad tijekom cijele godine bez obzira na vodostaj, tako da i pri najnižem vodostaju Dunava, luka može normalno raditi. Povoljan geografski položaj (sredina plovnog puta rijeke Dunav) omogućava da se tereti transportiraju do krajnjeg potrošača najjeftinijim oblikom prometa. Poznato je da je riječni promet u odnosu na željeznički i cestovni nekoliko puta jeftiniji. U Vuko-

varu se i pri najnižem vodostaju mogu tijekom cijele godine prekrćavati brodovi riječno – morskog tipa. Kontakt između Dunava i Jadranskog mora najpovoljniji je preko luke Vukovar, odakle se roba postojećom cestovnom (i željezničkom) infrastrukturom lako može transportirati do luke Rijeka (najveća hrvatska luka na Jadranu).

Ivo Turk:  
**Prometno-geografske značajke kao funkcija razvoja Vukovara i vukovarskog kraja**



Izvor: [www.luka-vukovar.hr](http://www.luka-vukovar.hr)

Od početka Domovinskog rata, odnosno agresije na Vukovar (1991. godine), pa sve do kraja srpske okupacije 1997. godine, vukovarska luka nije bila u funkciji.

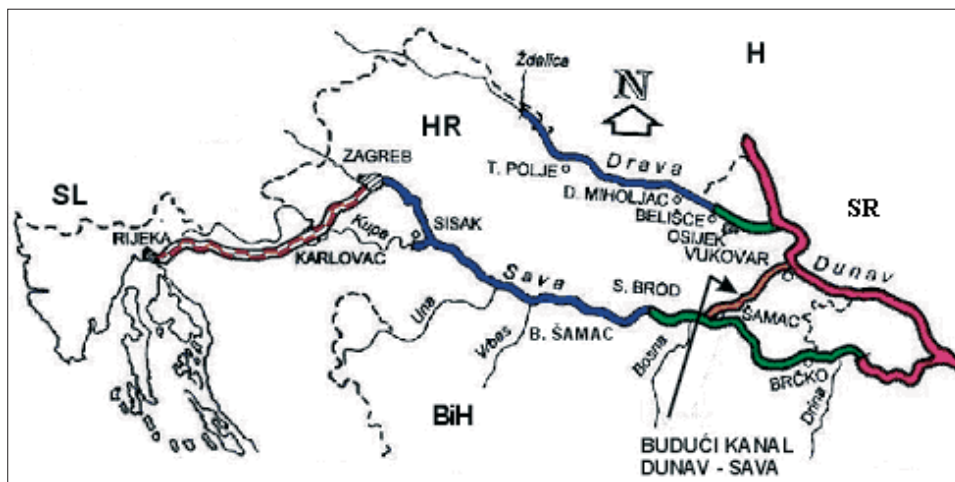
U periodu nakon mirne reintegracije (1997. – 2000.), država je izdvajala putem Ministarstva pomorstva, prometa i veza velika materijalna sredstva za sanaciju vukovarske luke. Međutim, nakon saniranja osnovnih infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata, došlo se do spoznaje da se konkurentnost luke Vukovar kao oduvijek vodeće riječne luke u Hrvatskoj (a nekada i u bivšoj Jugoslaviji), u međunarodnom smislu neće biti moguće održati u okvirima dosadašnjih prostora i kapaciteta. Učešće generalnih tereta u ukupnom prekrcaju se bitno povećao, te se danas u luci Vukovar prekrćavaju veće količine generalnog tereta

nego tijekom 80-tih godina prošlog stoljeća, kada su bile rekordne godine. Nažalost, kako je luka bila preferencijalna luka sjevernih, industrijski razvijenih dijelova susjedne Bosne i Hercegovine, koji su tijekom rata u toj državi pretrpili znatna razaranja, nedostaju velike količine ugljena, koksa i čelika koji su nekoć svake godine donosili i do milijun prekrcanih tona. Luci Vukovar potrebno je proširenje zatvorenog skladišnog prostora, proširenje lučkog prostora i eventualno preseljenje pojedinih terminala na druge moguće lokacije.

Vrlo je važno izbjeći stihijsko ulaganje u lučke kapacitete, te je stoga nužno izvršiti dubinsko istraživanje tržišta i izraditi kvalitetan razvojni plan luke, nakon čega bi se pristupilo izradi studije izvedivosti pojedinih terminala. Plan izgradnje novih lučkih kapaciteta obuhvaća dvije zone, tzv. luku "Istok", koja se nastavlja na prostor današnje teretne luke, te u kasnijoj fazi luka "Zapad", na dijelu prostora kombinata "Borovo" čija će izvedba biti vezana uz poslovanje slobodne i gospodarske zone Vukovar u neposrednoj blizini.

Za sada je izvjesno da bi se takvim planom obuhvatili terminali za prekrcaj umjetnih gnojiva, terminal za prekrcaj ostalih rasutih tereta (željezna rudača, ugljen, koks, boksit i drugo), kontejnerski terminal, te zatvoreno skladište za generalne, ali i rasute higroskopne terete.

Već se dugo govori o izgradnji plovnog kanala Dunav – Sava<sup>4</sup> koji bi trebao uvelike skratiti plovidbu između Save i Dunava. Planirana trasa toga kanala bi trebala povezivati Vukovar i Slavonski Šamac i trebala bi biti duga oko 65 kilometara. Izradnja ovog kanala dio je prometne strategije Republike Hrvatske. Planirana trasa ušća kanala dijelom zadire i u postojeću lučku infrastrukturu. Taj će kanal u svakom slučaju iznimno jako utjecati na vrste i količine roba koje će se nakon njegovog otvaranja pojavljivati u luci Vukovar. S jedne je strane vjerojatno da će taj kanal omogućiti razvoj unutarnje plovidbe u Hrvatskoj, kao i razvoj pojedinih drugih luka na Savi, što će rezultirati vjerojatnim gubitkom nekih od roba, ali upravo to povećanje riječnog prometa bi samo po sebi trebalo generirati tržište prekrcajnih usluga koje do sada nisu dovoljno razvijene u Hrvatskoj, pa u tome i luka Vukovar vidi svoju šansu za daljnji razvoj.



Izvor: [www.luka-vukovar.hr](http://www.luka-vukovar.hr)

Do godine 1991. vukovarska je luka godišnje pretovarivala između 1 i 1,2 milijuna tona raznih roba koja je uglavnom dolazila iz zemalja istočne Europe (Rusija, Ukrajina i Rumunjska) za Bosnu i Hercegovinu, uglavnom za koksaru Lukavac i željezaru Zenica. Uglavnom se uvezio ugljen, a izvezili su se željezne prerađevine (limovi, betonsko željezo). Značajan udio u izvozu činio je i boksit koji je dolazio iz tadašnjih rudnika boksita Bosanska Krupa i Vlasenica za aluminijsku industriju u Češkoj. Dugi je niz godina luka pretovarivala i željeznu rudaču (pirit) koja je dolazila kombiniranim prijevozom iz Brazila za austrijske čeličane u Linzu.

U to je doba luka zapošljavala oko 120 radnika, pa je prosječni godišnji pretovar po jednom radniku iznosio od 8 do 10 tisuća tona, ili po jednoj dizalici od 200 do 250 tisuća tona. Luka je raspolagala sa 5 dizalica nosivosti 5 – 6 tona, svom potrebnom opremom za pretovar tereta. Također je raspolagala zatvorenim skladišnim prostorom od 5.000 m<sup>2</sup>. Uspostavom mirne reintegracije 1997./1998. godine i povratkom Vukovara u pravni poredak Republike Hrvatske, cjelokupna oprema i dizalice su otuđene, dok su ostala oprema, objekti i infrastruktura zapušteni ili uništeni.

Donacijom vlade Kraljevine Belgije kupljene su dvije rabljene lučke dizalice nosivosti 5 i 6 tona, proizvedene 1977. i 1987. godine. Iz sredstva državnog proračuna kupljena je mobilna dizalica nosivosti 60 tona za pretovar kontejnera i teških tereta, te ostala pripadajuća oprema. Izvršen je i popravak zatvorenog skladišnog prostora povr-

**Slika 4.**

Hrvatski unutrašnji plovni putevi s ucrtanim kanalom Dunav - Sava

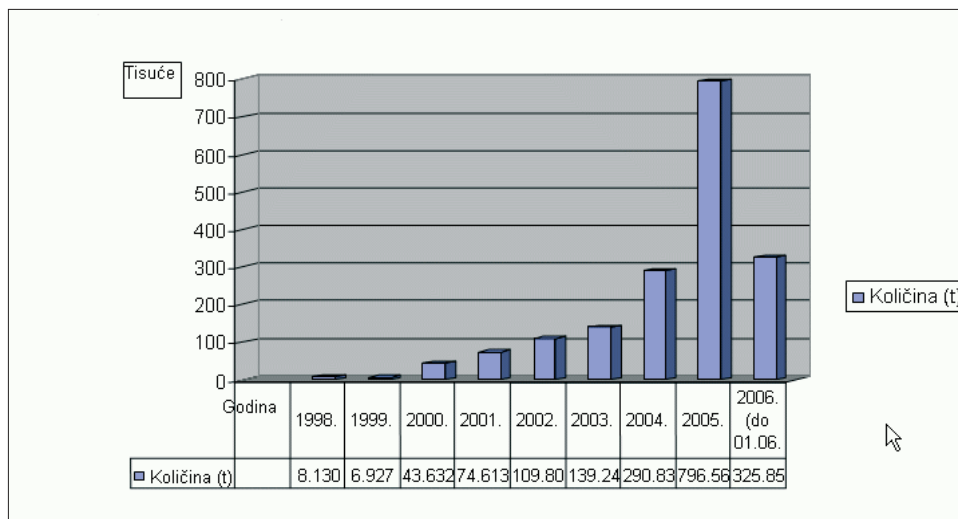
Ivo Turk:  
**Prometno-geografske značajke kao funkcija razvoja Vukovara i vukovarskog kraja**

šine 2.500 m<sup>2</sup>, koje se u tijeku dosadašnjeg rada pokazalo kao nedovoljno zbog znatno veće potražnje za korištenjem skladišnih usluga.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Hrvatske financiralo je tijekom 1999. nabavku lučke dizalice kapaciteta 63 tone, koja ima posebnost u tome što omogućava pretovar kako generalnih i rasutih tereta, tako i svih vrsta kontejnera.

Izgrađen je terminal za utovar rasutih tereta (žitarica, uljarica, umjetnog gnojiva) sa uređajem kapaciteta 120 tona na sat, te separacija šljunka kapaciteta 39 m<sup>3</sup>. Također su izvršeni popravci infrastrukturnih objekata kao što su popravci operativnih površina, popravci industrijskih kolosjeka u dužini oko 3 km, te rezervno napajanje trafo – stanice elektoenergetskim kablom. Tijekom 2001. otvorena je i nova vertikalna obala u dužini od 50 m, tako da luka može i pri najnižem vodostaju primati na pretovar teške terete i kontejnere. Iz sredstva državnog proračuna u obnovu Luke Vukovar do sada je uloženo oko 5,5 milijuna eura.

**Slika 5.**  
 Količina prekranih tereta u luci Vukovar nakon mime reintegracije (po godinama)



Izvor: [www.luka-vukovar.hr](http://www.luka-vukovar.hr)

Lučka uprava Vukovar je 2002. godine započela s izgradnjom putničkih terminala, odnosno javnih luka za putnički promet u Vukovaru i Iloku. Terminali raspolažu potrebnom infrastrukturom (priklučci na vodu, električnu energiju, plin). Postoji velik interes za pristajanje putničkih brodova koji u vrijeme sezone koja traje od travnja do listopada pristaju više puta tjedno u Vukovaru. Radi

se o luksuznim brodovima stranih brodara na kojima su najčešće turisti iz SAD-a ili Njemačke, a koji plove na relaciji Budimpešta – Bukurešt i obratno. U 2005. su godini završeni građevinski radovi na ovom objektu koji bi se do kraja 2006. trebao urediti za ugostiteljsko – turističku namjenu.

Luka Vukovar je osnovni prometno – geografski čimbenik razvoja i transformacije grada Vukovara i vukovarskog kraja. To proizlazi iz već spomenute činjenice da je Vukovar najveća hrvatska riječna luka. Rijeka Dunav, odnosno paneuropski prometni koridor VII ujedno je i jedini paneuropski prometni koridor koji direktno prolazi kroz Vukovar. Stoga je težište ovog rada upravo na riječnom prometu koji se bazira na luci Vukovar. Luka Vukovar ima velik ekonomski potencijal i ona može postati jedan od temelja ekonomskog razvoja Vukovara.

Ivo Turk:  
**Prometno-geografske značajke kao funkcija razvoja Vukovara i vukovarskog kraja**

## Telekomunikacijski promet

---

U današnje je vrijeme telekomunikacijski promet jedan od najprofitabilnijih oblika prometa s time da taj oblik prometa svakodnevno dobiva na značaju. Uz usluge fiksne telefonije, posebice su značajni internetski promet i mobilna telefonija. Sjedišta telekomunikacijskih kompanija koncentrirana su u Zagrebu. Za Vukovar je značajno što je novi operater mobilne telefonije u Hrvatskoj Tele2<sup>5</sup> otvorio svoju službu za korisnike upravo u Vukovaru. To je prvi značajniji korak prema decentralizaciji telekomunikacijskih kompanija u Hrvatskoj i prva takva investicija u Vukovarsko – srijemskoj županiji. Takve investicije mogu rezultirati otvaranjem novih radnih mjesta, što pozitivno utječe na ekonomsku situaciju u Vukovaru a i u Vukovarsko – srijemskoj županiji.

## Cjevovodni promet

---

Primarna cjevovodna infrastruktura u Hrvatskoj je Jadranski naftovod (Janaf). Za Vukovarsko – srijemsku županiju je značajan ogranak tog naftovoda koji prolazi njome, a ide od Siska, uzduž paneuropskog koridora X prema istoku, tj. prema Srbiji. Kapacitet tog naftovoda

5 Tele2 je švedska telekomunikacijska kompanija koja je ima oko 30 milijuna korisnika u 23 europske zemlje. Kompanija se reklamira kao vodeći europski alternativni teleoperater. Ta je kompanija tijekom 2005 u Europi ostvarila operativni prihod od 5,3 milijarde eura i operativnu dobit od 700 milijuna eura.



tek je djelomično iskorišten. Budući da je taj naftovod povezan s europskom mrežom naftovoda, on može naftom snabdijevati i veći prostor od onoga kojeg snabdijeva danas (Ilić, Orešić, 2004.). Sustav JANAF-a izgrađen je kao međunarodni sustav transporta nafte od luke i terminala Omišalj do domaćih i inozemnih rafinerija u istočnoj i središnjoj Europi. Projektirani kapacitet cjevovoda iznosi 34 milijuna tona nafte godišnje (MTG), a instalirani 20 MTG. Za očekivati je porast prometa naftovodom, kao i ostvarenje projektiranog kapaciteta cjevovoda.

Pri osmišljanju razvoja cjevovodnog prometa svakako u prvi plan treba staviti ekološke aspekte.

## Zračni promet

---

U Vukovarsko – srijemskoj županiji ne postoji niti jedna zračna luka. Ipak, osječka zračna luka Klisa nalazi se u blizini Vukovara i stoga je potencijalno značajna za transformaciju tog kraja. Nažalost, zračna luka Klisa gotovo da i nema prometa. Jedini avio – prijevoznik koji redovito održava letove s ovom zračnom lukom je Croatia Airlines, koji preko ljeta održava linije Osijek – Split i Osijek – Dubrovnik, svaku jednom tjedno. U današnje doba zrakoplovne kompanije koje nude jeftine letove prometuju u većini europskih zračnih luka koje zadovoljavaju kriterije za prihvrat njihovih zrakoplova. Hrvatska se u te tokove tek nedavno uključila. Tako iz Hrvatske lete sljedeće strane zrakoplovne kompanije koje nude jeftine letove ("low cost" kompanije): "Germanwings" (Njemačka), "Easy Jet" (Velika Britanija), "Ryanair" (Irska) te "Wizz Air" (Mađarska). Zračna luka Osijek još uvijek nije uspjela privući takve zrakoplovne kompanije iako njezina uprava to nastoji ostvariti.

Spomenute zrakoplovne kompanije mogle bi pozitivno djelovati na ekonomsko stanje u Vukovarsko – srijemskoj županiji i cijeloj istočnoj Hrvatskoj jer bi mogle generirati razvoj turizma i povećati dostupnost spomenute regije.

## Perspektive razvoja prometa

---

Unatoč svojem naizgled perifernom položaju u odnosu na Hrvatsku Vukovar ima vrlo značajnu prometnu ulogu u prometnom sustavu Hrvatske. Ona prije svega proizlazi iz činjenice da je Vukovar jedina hrvatska luka na Dunavu. Stoga kao prioritet pri razvoju prometa i prometne infrastrukture treba uzeti luku Vukovar. Ne treba niti zanemariti ostale oblike prometa. Poznato je da je luka

prometno čvorište gdje su u doticaju brodski i kopneni promet. Kako bi luka optimalno funkcionirala potrebno je povezati je sa cestovnim i željezničkim prometom. Iz toga je razloga nužno osuvremeniti kompletnu prometnu infrastrukturu u Vukovaru i Vukovarsko – srijemskoj županiji. Grad Vukovar je nužno cestovno bolje povezati s Osijekom, Vinkovcima, Županjom i Ilokom. Posebno je važna povezanost s paneuropskim koridorom X koji prolazi kroz Županju (autocesta Bregana – Lipovac). Kod željezničkog je prometa posebno važna povezanost s Osijekom i Vinkovcima, koji su najznačajnije željezničko čvorište u istočnoj Hrvatskoj.

Bit će vrlo važno povezati ovaj prostor s paneuropskim koridorom Vc. Iako taj prometni koridor neće prolaziti kroz Vukovar, to ne umanjuje njegovu nedvojbenu važnost za vukovarski kraj i Vukovarsko – srijemsku županiju. Nije od presudnog značaja da koridor Vc prolazi kroz samu Vukovarsko – srijemsku županiju, već je bitno da je ta županija dobro povezana s tim koridorom i da paneuropski koridori Vc i X budu preko Vukovara povezani s paneuropskim koridorom VII. Na taj bi se način prostor ove županije optimalno prometno valorizirao.

Već je spomenut važan prometni potencijal osječke zračne luke Klisa koji gotovo da uopće nije valoriziran. Stoga je u najskorije vrijeme nužno razviti promet iz te zračne luke. Zračna luka Klisa može biti značajan portal za dolazak turista iz zapadne Europe u istočnu Hrvatsku.

Također je bi bilo poželjno privoliti ostale telekomunikacijske tvrtke da investiraju u Vukovar i Vukovarsko – srijemsku županiju. Poznato je da telekomunikacijske tvrtke ostvaruju veliki profit, pa je stoga vrlo poželjno da takve tvrtke investiraju u ekonomiju slabije razvijenih hrvatskih županija. Tome ide u prilog i hrvatski *Zakon o područjima posebne državne skrbi*.

Grad Vukovar spada u prvu skupinu područja posebne državne skrbi, koja obuhvaćaju tijekom Domovinskog rata okupirana područja gradova i općina koja se nalaze neposredno uz državnu granicu, a gradsko/općinsko središte nije od državne granice udaljeno više od 15 km zračne linije i nema više od 5.000 stanovnika prema popisu stanovništva iz 1991., kao i sva preostala tada okupirana područja gradova, općina i naselja hrvatskog Podunavlja.

## Zaključak

---

Vukovarsko – srijemska županija danas spada u red najnerazvijenijih prostora Hrvatske. Jasno je da je glavni razlog za takvo stanje Domovinski rat, odnosno velika direktna ratna razaranja. Poznato je da je upravo taj kraj tijekom spomenutog rata pretrpio najveća ratna razaranja, kako u materijalnom, tako i u smislu broja poginulih osoba. Promatrana županija ima bogate neiskorištene potencijale za razvoj. Radi se naime o prostoru izrazito pogodnom za poljoprivredno iskorištavanje, koji je prije Domovinskog rata i srpske okupacije bio industrijski razvijen u okviru tadašnjih hrvatskih prilika. Potrebno je obnoviti poljoprivredu i industriju, a nužno je razvijati i tercijarne djelatnosti. Poznato je da razvoj ekonomskih djelatnosti nije moguć bez razvijenog prometa. Stoga se lako može zaključiti da je dobra prometna povezanost preduvjet ekonomskog razvoja, odnosno da su ti pojmovi međusobno usko povezani.

Luka Vukovar je od prvorazrednog značaja kako za prometni sustav Vukovarsko –srijemske županije i grada Vukovara, tako i za ekonomski sustav istog prostora. Stoga ju je potrebno razvijati i osuvremenjivati. Vrlo je bitno povezati grad Vukovar s paneuropskim prometnim koridorima X i Vc. Pri tome treba osuvremeniti cestovnu i željezničku infrastrukturu.

Iako Vukovar ima naizgled periferan položaj u odnosu na Hrvatsku, jasno je da se radi o vrlo značajnom prometnom čvorištu, koje ima izvrsne preduvjete za daljnji razvoj. Pri tome treba imati u vidu da se izbjegne konflikt s prirodom i da se pojedini razvojni potencijali adekvatno vrednuju, kako bi se optimalno iskoristili.

## Literatura i izvori

---

ILIĆ, M., OREŠIĆ, D. (2004.): Pan – European transport Corridors and Transport System of Croatia, *Hrvatski geografski glasnik*, HGD, 66/2, 5-21, Zagreb.

MAŠEK, A., FERENČAK, I. (2004.): Vukovar – središte svijeta, Strategija razvoja Vukovarsko – srijemske županije, *Okrugli stol o prijedlogu "strategije"*, 77-84, Vukovar.

SIĆ, M. (1976.): Prometni odnosi Zagreba sa Istočnom Hrvatskom, *Geografski glasnik*, 38, 270-280, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb.

*Vukovar – vjekovni hrvatski grad na Dunavu*, monografija, ur. Karaman, I., Nakladna kuća "Dr. Feletar", Koprivnica, 1994.

*Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2005.* (2006.): DZS, Zagreb.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European\\_Corridors](http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_Corridors)

[www.janaf.hr](http://www.janaf.hr)

[www.luka-vukovar.hr](http://www.luka-vukovar.hr)

[www.osijek-airport.hr](http://www.osijek-airport.hr)

[www.tele2.hr](http://www.tele2.hr)

[www.vukovarsko-srijemska-zupanija.hr](http://www.vukovarsko-srijemska-zupanija.hr)

[www.zuc-vk.hr/ceste.php](http://www.zuc-vk.hr/ceste.php)