

## PROMET

Osječko baranjska županija se nalazi na raskrižju robnih tokova, a zbog svog specifičnog geoprometnog položaja interesantna je investitorima. Specifičan položaj osječko baranjske županije poduzećima kojima je djelatnost prijevoz, skladištenje i veze pruža velike mogućnosti za razvoj, a onda naravno i razvoj gospodarstva u cjelini.

Općenito, stanje prometne infrastrukture u Osječko baranjskoj županiji, nakon godina sustavnog zanemarivanja, sve više zadovoljava potrebe aktualnog tržišta prijevoza što je rezultat prometnih investicija koje su se dogodile unazad nekoliko godina. Puštanje u promet južnog traka južne obilaznice u Osijeku, zatim cijele dužine obilaznice oko Donjeg Miholjca, kod Našica, najvažniji su učinci cestogradnje u Osječko-baranjskoj županiji u posljednjih godinu dana ili bar kada su u pitanju državne ceste kojima gospodare Hrvatske ceste. Osječko-baranjska županija je premrežena s ukupno tri tisuća kilometara prometnica od čega je 487 kilometra državnih cesta.

Najveći naglasak, u kontekstu Hrvatskih autocesta kao investitora, stavljen je na nastavak gradnje koridora 5C, odnosno autoceste A5, a koji je sastavni dio Projekta Slavonija, Baranja i Srijem Vlade Republike Hrvatske. Programom građenja i održavanja javnih cesta predviđena je gradnja punog profila ove dionice autoceste.

Trenutno se na toj dionici radi na tri gradilišta u Slavoniji. To su most preko Save kod Svilaja, most preko Drave kod Osijeka, te dionica autoceste od čvorišta Osijek/Josipovac do dravskog mosta. U pripremi je i otvaranje četvrtog gradilišta - u Baranji će se početi s gradnjom mosta Halasica te sedam nadvožnjaka i putnih prijelaza - Adica, Sudaraš, Bolman, Jagodnjak, Krčevine, Mali Jagodnjak i Beždan. Ovi infrastrukturni, tzv. prateći objekti, potrebni su kako bi se bez poteškoća i ometanja lokalnog prometa sagradila dionica autoceste od mosta Drava do Belog Manastira.

Most Halasica, duljine 800 metara, zapravo je sjeverni nastavak novog mosta preko Drave, a predviđeno trajanje izgradnje mosta, nadvožnjaka i putnih prijelaza je 24 mjeseca.

Usporedno se i na poddionici Beli Manastir - most Halasica nastavljaju aktivnosti. Zadnja dionica koju treba izgraditi na autocesti A5 je granica Republika Mađarska - Beli Manastir. HAC i resorno ministarstvo prometa dovršit će proces usuglašavanja točke spoja s Mađarskom. Nakon toga pristupit će se izradi projektne dokumentacije, a što se tiče financiranja predložit će se zajednička suradnja s mađarskom stranom prema EU fondovima. Završetak dionice od Mađarske do Belog Manastira ovisi o dogovoru s mađarskom stranom. Završetak gradnje tehnološke cjeline koridora 5C, odnosno autoceste A5, koja bi bila u prometu od Belog Manastira preko Osijeka sa spojem na autocestu A3 i u nastavku preko graničnog prijelaza Svilaj spojena s Bosnom i Hercegovinom, planiran je do 2020. godine.

Unatoč problemima, posljednjih godina ipak se radilo na obnovi i rekonstrukciji cesta. Najveća promjena je što su gradovi Đakovo, Valpovo, Donji Miholjac i Našice dobili obilaznice. Đakovo je bilo prvi grad koji je sredinom 90-ih godina dobio obilaznicu, prošle je godine sa 7,9 milijuna kuna obavljena sanacija kolnika, jednako tako svježe je saniran i kolnik valpovačke obilaznice, kao dijela državne ceste D34 kojom dnevno prođe 6,5 tisuća vozila. Druga je to najprometnija cesta u ovoj županiji. Odnedavno se u cijelosti prometuje i obilaznicom oko Donjeg Miholjca jer je u ožujku pušten u promet i drugi dio, koji od centra vodi prema zapadu. Našice su također dočekali puštanje u promet cijele dužine obilaznice, koja je odavno sagrađena, ali se zbog neriješenih imovinskopravnih odnosa uporno odgađalo završetak i otvorenje. Oko Našica se dalje nastavlja s planovima za gradnju obilaznice u smjeru prema Požegi. Svi slavonski gradovi dobili su svoje obilaznice, osim Belog Manastira, koji će prvo morati sačekati svoju autocestu. Prema svemu sudeći od novog mosta do Belog Manastira za sada se neće graditi autocesta već brza cesta, a samim time onda će izostati gradnja Belomanastirske obilaznice.

Proširenje južnog traka već postojeće južne Osječke obilaznice bio je najzahtjevniji i financijski najkрупniji zahvat, a svakodnevno je među najprometnijim dionicama u Hrvatskoj s dnevno zabilježenim brojem prolaza od 18,5 tisuća vozila. To ne znači da je s obilaznicom završeno. U tijeku je izrada idejnog rješenja i ishođenje lokacijske dozvole za obnovu sjevernog, dakle starog kolnika te

obilaznice. HC su financijski pokrile gradnju pješačkog nathodnika za stanovnike južnog dijela Stadionskog naselja, a u tijeku je realizacija rekonstrukcije državne ceste D518, od južne obilaznice do raskrižja s Divaltovom ulicom, koja će u duljini od 450 metara biti napravljena kao četvertračna cesta.

Trasa buduće Podravske brze ceste, kao buduća obilaznica Osijeka, izmještena je južnije. Definitivno je kako osječka obilaznica za razliku od obilaznica ostalih gradova ove županije jedina ima funkciju u službi gradskog prometa. Najviše izravne koristi od investicija imali su mještani Belišća, odnosno njihovo gospodarstvo. U pet mjeseci obavljena je rekonstrukcija državne ceste D517 - sagrađena su dva kružna toka i dva nova ulaza u gospodarsku zonu. Nakon gradnje mosta na Dravi, ovo je zasigurno najveća investicija u prometnoj infrastrukturi u Belišću. Ukupna investicija iznosila je 14 milijuna kuna, Hrvatske ceste "pokrile" su 96 posto tog iznosa. Nije se radilo samo oko gradova. Izveden je novi kružni tok na južnom ulazu u Brijest, izmještena je dionica ceste Antunovac - Jarmina, dakle ispravljen je jedan od onih poznatih antunovačkih "s" zavoja, kao i novi montažni kružni tok u smjeru prometovanja prema trgovačkom centru Portanova.

Završena je rekonstrukcija cesta od Koške prema Normancima, zatim od valpovačke obilaznice u smjeru Osijeka, a onda i nastavak u smjeru Donjeg Miholjca. Jedan od velikih zadataka i planova HC je rekonstrukcija, odnosno obnova kolnika na dionici od Osijeka u smjeru Erduta. Također, obavljeni su pripremni radovi za rekonstrukciju Preradovićeve ulice, odnosno betonske ceste u Đakovu, dok će se u Baranji raditi na rekonstrukciji ceste od Baranjskog Petrovog Sela prema graničnom prijelazu s Mađarskom. U planu je i program sanacije opasnih mjesta, kao što su lokacije u Budrovcima, Gradcu Našičkom, na dionici Đakovo-Kuševac.

Ulaganjima prethodnih godina na razini cijele države, pa tako i u Osječko-baranjsku županiju, prometna komunikacija podigla se na zavidan europski nivo, a realizacija planova hrvatskih cesta imala bi puno teži put bez razumijevanja i involviranosti lokalne i regionalne samouprave. Službe Grada zajedno s tehničkim službama Hrvatskih cesta surađuju koordinirano, te time teren cestovne infrastrukture posjeduje novu kvalitetniju dimenziju, koja se očituje u činjenici kako su Hrvatske ceste u Grad Osijek u protekle četiri godine uložile oko 220 milijuna kuna, a u projekte u kojima je u većoj ili manjoj mjeri bio uključen i Grad Osijek.

Ulaganje Hrvatskih cesta u Osječko-baranjsku županiju kontinuirano se nastavio i u 2017. godini, a sukladno potrebi i razvijanju ciljne strategije razvitka i poboljšanja sigurnosti prometovanja. Predviđeni su projekti ukupne vrijednosti od oko 55 milijuna kuna koji su trenutno u raznim fazama izvedivosti, a koji se odnose na radove obnove i rekonstrukcije te projektiranja s ishodenjem dozvola. Završena je izgradnje kružnog raskrižja na križanju Trpimirove i Divaltove ulice, koji je uvelike olakšao i ubrzao prometni tok.

Također, završena je obnova sjevernog kolnika južne obilaznice.

U listopadu 2018. godine treba započeti gradnja obilaznice oko Petrijevac. Ukupna vrijednost projekta je 71 milijun kuna, a sufinanciranje u sklopu Operativnog programa Konkurentnost i kohezija Europske unije iznositi će 85 posto.

Prema podacima iz godišnjih financijskih izvještaja za 2017. godinu, djelatnošću prijevoza i skladištenja u OBŽ bavilo se 283 poduzetnika obveznika poreza na dobit, što u odnosu na prošlu godinu čini povećanje od 38,7%. Udio broja poduzetnika djelatnosti prijevoza i skladištenja u ukupnom broju poduzetnika sa sjedištem u Osječko-baranjskoj županiji čini 5,5%. Ukupni prihodi ostvareni u ovoj djelatnosti u 2017. godini iznosili su 1,25 milijardi kuna, što je za 1,4% više u odnosu na prethodnu godinu, dok u ukupnim prihodima OBŽ sudjeluju s 5%. Dobit razdoblja u djelatnosti prijevoza i skladištenja u 2017. godini je bila 32,9 milijuna kuna, što je 48,7% manje nego godinu dana ranije, a u ukupnoj dobiti svih djelatnosti županije promet sudjeluje s 3%. Gubitak koji je ova djelatnost ostvarila u 2017. godini iznosi 23,8 milijuna kuna što je gotovo tri puta veći gubitak u odnosu na godinu ranije, a u ukupnim gubicima OBŽ sudjeluje s 1,7%. Ostvaren je pozitivan konsolidirani financijski rezultat u iznosu od 9 milijuna kuna dok je u 2016. godini bio šest puta veći i iznosio je 56 milijuna kuna.

Prosječan broj zaposlenih u 2017. god. u djelatnosti prijevoz i skladištenje na bazi sati rada bio je 2.147, što je za 8,3% više nego 2016. godine, a njihov udio u broju zaposlenih u gospodarstvu OBŽ je bio 5,5%. Prosječna neto plaća po zaposlenom 2017. godini iznosila je 4.493 kn, što je za 5,1% više nego godinu dana ranije, i tek je malo više od prosječne neto plaće u ukupnom gospodarstvu županije koja je iznosila 4.453 kune.

Prihodi od prodaje u inozemstvu u djelatnosti prijevoza i skladištenja su u 2017. godini iznosili gotovo 172 milijuna kuna i bili su veći za 26,4% u odnosu na 2016. godinu. Uvoz u 2017. godine iznosio je 19,8 milijuna kuna bio je manji za 5,9% nego u 2016. godini. Ostvaren je pozitivan trgovinski saldo s inozemstvom u iznosu od 152 milijuna kuna.

## Cestovni promet

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Županiji ima 1650 km cesta, od čega 43 km autocesta, 467 km državnih, 653 km županijskih i 487 km lokalnih cesta. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Osječko-baranjskoj županiji u 2017.g. ukupno je registrirano 117.744 motorna vozila. Udio registriranih motornih vozila Osječko-baranjske županije u ukupnom broju registriranih motornih vozila u Republici Hrvatskoj je malo manji nego prošle godine i iznosi 5,72%.

Tablica 1: Registrirana motorna vozila u Osječko-baranjskoj županiji – 2017.

	OBŽ 2016.	OBŽ 2017.	Indeks 17/16	RH -2017.	Udio OBŽ u RH 2017. (%)
Mopedi	5.037	4.708	93	85.121	5,53
Motocikli	2.096	2.205	105	69.148	3,18
Osobna vozila	88.613	90.441	102	1.596.087	5,66
Autobusi	205	219	106	5.698	3,84
Kamioni	7.308	7.693	105	156.724	4,90
Cestovni tegljači	1.039	1.063	102	11.334	9,37
Specijalna vozila	1.176	1.244	105	12.824	9,7
Poljoprivredni traktori	10.146	10.171	100.2	119.191	8,53
<b>Ukupno :</b>	<b>115.620</b>	<b>117.744</b>	<b>102</b>	<b>2.056.127</b>	<b>5,72</b>

Izvor: DZS, obrada HGK - ŽK Osijek

Tablica 2: Cestovni prijevoz robe po županijama u tonama

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	Indeks 16/15	Indeks 17/16
RH	65.439	67.500	66.146	66.491	72.503	72.329	109	99,76
OBŽ	5.058	6.091	6.771	6.528	6.824	7.310	104	107,1
<b>Udio OBŽ u RH</b>	<b>7,23%</b>	<b>9,02%</b>	<b>10,23%</b>	<b>9,81%</b>	<b>9,41%</b>	<b>10,10 %</b>		

Izvor: Državni zavod za statistiku, obrada: HGK Županijska komora Osijek

## Cestovni teretni promet

Cestovni promet i dalje je najzastupljeniji oblik prijevoza. U 2017. godini Osječko – baranjska županija bilježi porast registriranih svih motornih vozila za 2% od motocikala do poljoprivrednih traktora. Jedini segment koji bilježi pad je broj registriranih mopeda. Povećanje broja svih registriranih motornih vozila, a ponajviše kamiona i cestovnih tegljača, za više od 400 jedinica, odrazilo se i na povećanje cestovnog prijevoza roba. U usporedbi s 2016. godinom cestovni prijevoz robe u 2017. godini bilježi porast prijevoza za više od 7%.

Povećanje gospodarskih aktivnosti u segmentu prijevoza tereta rezultirao je kupovinom novih vozila. Razvijanjem logističkog i distribucijskog centra tvrtka Ricardo d.o.o. preuzela je veliku većinu poslova prijevoza u regiji. S manje vozila napravljeno je više prijevoza bez praznog hoda. Upravo je to jedan od razloga za povećanjem broja registriranih kamiona i cestovnih tegljača za oko 5 %. Kod drugih, uvjetno rečeno većih prijevoznika, stanje voznih parkova se i dalje obnavlja, ali sporo što utječe na ukupnu starost odnosno na prosjek starosti voznih parkova u OBŽ.

Najvećih problemi u prijevozu ostaju i dalje isti, a to su visoki troškovi hladnog pogona, neusklađene cijene prijevoza na tržištu, koje porastom cijena dijelova ili naftnih derivata u velikoj većini idu na teret samih prijevoznika. Pozitivnih primjera je malo, a uglavnom se svode na okrupnjavanje tvrtki odnosno preuzimanje manjih tvrtki, obrtnika s nekoliko vozničkih jedinica. S nekim zemljama u regiji, a van granica su EU, imamo potpisane posebne ugovore s kojima dozvole za međunarodni teretni prijevoz nisu potrebne, kao što su: Srbija, Makedonija. Također smanjile su se naknade za registraciju teretnih i priključnih vozila, kao i sama osiguranja. Cijene cestarina za teretna vozila na Hrvatskim autocestama su manje više ostale nepromijenjene. Za veliku većinu prijevoznika još uvijek su previsoke i još uvijek se nisu našli adekvantni modeli za preusmjerenje prometa na iste, pa se uvijek traže alternativni pravci bez naplata cestarina. Određeni pozitivni pomaci dogodili su se u ostvarivanju određenih popusta uzimanjem trajnih naloga za ENC uređaje, ali samo za euro 5 i euro 6 vozila i samo prilikom uplata u određenim iznosima.

Pet godine nakon ulaska RH u EU, kada su nestala ograničenja u smislu dozvola za teretni prijevoz, prijevoz je pojednostavljen, ubrzan, podaci koji su potrebni razmjenjuju se u elektronskoj formi, što je znatno ubrzalo procedure, skratilo vrijeme čekanja i smanjilo troškove.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, temeljem praćenja kontingenta dozvola tijekom tekuće godine, utvrdilo je da je broj razmijenjenih navedenih dozvola manji od iskazanih potreba za prijevozom, te su iste utvrđene kao kritične dozvole u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta za 2016. godinu: CEMT dozvole, BiH dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Bugarske dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Grčke dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Kazahstanske dozvole za prijevoz tereta u bilateralu i tranzitu, Poljske dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Rumunjske dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Slovenske dozvole za prijevoz tereta za/iz trećih zemalja (TD), Ukrajinske dozvole za prijevoz tereta u bilateralu i tranzitu za EURO 0 vozila, Ukrajinske dozvole za prijevoz tereta u bilateralu i tranzitu za minimalno EURO 2 vozila.

Od 1. lipnja 2018. godine Austrijske, Talijanske i „šuplje“ CEMT dozvole trećih zemalja raspodjeljuje HGK odnosno županijske komore. Osim CEMT dozvola i od 1. lipnja i sve ostale kritične dozvole koje je izdavalo MPPI vraćene su HGK i sada se izdaju sa svim ostalim dozvolama. Pala je potražnja za tim vrstama dozvola što pokazuje da su se robni tokovi preusmjerili do granica EU. Od izdanih CEMT dozvola za 2017. godinu koje vrijede na teritoriju Austrije za Osječko-baranjske prijevoznike izdano je 5 CEMT dozvola, dozvole koje vrijede na teritoriju Italije izdano je 7 CEMT dozvola, dok je najveći broj CEMT dozvola koje ne vrijede na teritoriju Italije ni Austrije, „Mali CEMT“, ukupno izdano 52 CEMT dozvole za Osječko-baranjske prijevoznike. U odnosu na prijevoznike u RH to je oko 6%.

HGK Županijska komora Osijek u 2017. raspodjelila je ukupno 1457 dozvola za međunarodni teretni prijevoz. Nakon ulaska RH u EU, dozvole su se izdavale samo za one zemlje koje nisu članice EU, s kojima postoji sporazum ili treće zemlje. U 2017. godini izdano je za 130 dozvola manje nego prethodne godine. Najveći broj dozvola odnosio se na: Srbiju TD i Crnu Goru. Do 10. rujna 2018. godine HGK ŽK Osijek izdala je 968 dozvola.

## **Cestovni prijevoz putnika**

U Osječko-baranjskoj županiji u 2017. godini registrirano je 219 autobusa, što je veći broj autobusa nego prethodne godine, a u ukupnom boju registriranih autobusa u RH, čini udio od 3,71%. Broj autobusa se 2018. nije znatno mijenjao.

Tržište konstantno traži niže cijene prijevoza, a istodobno se od prijevoznika traže određena ulaganja u smislu modernizacije vozničkih parkova (E5, E6). Konstantan problem je cijena prijevozničkih usluga u cestovnom putničkom prometu. U velikim gradovima, pa tako i u Osijeku, neki od prijevoznika odlučuju koristiti neka druga alternativna rješenja goriva, kao što su eko plin ili na električni pogon uz sufinanciranje Fonda za zaštitu i energetske učinkovitost.

Unazad nekoliko godina su se povećali poslovi oko javne ovlasti koju provodi HGK, a radi se o postupku Usklađivanja novih i izmijenjenih županijskih autobusnih linija, odnosno prijedloga linija. Razlog tome ponajviše je ležao u odluci Vlade RH kako će se preko Ministarstva znanosti djelomično subvencionirati javni linijski prijevoz odnosno autobusni prijevoz redovnih učenika kojima se mjesto stanovanja nalazi na udaljenosti do 5 km do mjesta školovanja, a onda kada se u cijenu karte dodatno u

određenom postotku uključi i subvencija lokalne uprave i samouprave ne čudi veliki interes prijevoznika. Naravno, velika većina prijedloga za novim linijama predlažu se radi zaštite postojećih linija, ali kada se pridodaju zahtjevi u kojima prijevoznici traže izmjene polazaka starih linija svakako se može konstatirati kako obim poslova u postupcima Usklađivanja voznih redova svake godine zahtjeva sve više i više vremena odnosno angažmana. Nekada povremeni posao pretvorio se u manje-više cjelogodišnji posao.

Međutim Vlada RH odnosno Ministarstvo znanosti i obrazovanja, lokalna uprava, samouprava, te županija kroz novi Zakon u cestovnom prijevozu koji je stupio na snagu u lipnju 2018. godine i dalje nastoje pronaći adekvatan model samo-održivosti na način da se subvencioniraju troškovi prijevoza kako učenika osnovnih i srednjih škola tako i lokalnog stanovništva. Kroz integralni prijevoz nastoji se pronaći zadovoljavajući model koji bi zadovoljio i socijalne i ekonomske elemente. Pravilnik o dozvolama za linijski prijevoz, vrlo brzo bi trebao definirati model koji bi se u budućem vremenskom razdoblju trebao primjenjivati u OBŽ bilo da se radi o klasičnom linijskom prijevozu kao i do sada i izdavanju dozvola ili bi se išlo prema modelu raspisivanja koncesija. Tim načinom možda bi se izbjegli problemi oko „borbe“ za dobivanjem linijskih dozvola za cestovni putnički prijevoz ali dugoročno gledano zadovoljili bi se socijalni kriteriji. To bi svakako bio jedan pozitivni primjer kako zaustaviti trend iseljavanja stanovništva.

Da bi hrvatski prijevoznici postali konkurentni potrebno je uvesti novi sustav naplate cestarina na autocestama uvođenjem vinjeta za gospodarski segment vozila ili omogućiti dodatni popust stalnim korisnicima radi vraćanja vozila na autoceste. Na taj način postiglo bi se smanjenje prometa na lokalnim cestama i povećala sigurnost, a istovremeno omogućio bi se povrat dijela trošarina. Na taj način potaknulo bi se hrvatske prijevoznike, ali i ostale prijevoznike koji tranzitiraju kroz RH, da gorivo kupuju u Hrvatskoj. Zbog mnogobrojnih drugih nameta hrvatski prijevoznici gorivo kupuju u susjednim zemljama u kojima je ono jeftinije, a na ovaj način bi se otvorio povrat dijela trošarina. Primjer zemalja u kojima se primjenjuje takvo rješenje su Belgija, Francuska, Italija, Mađarska, Slovenija i Španjolska. U novom prijedlogu Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji je još uvijek u izradi, Strukovne grupacije teretnih i putničkih prijevoznika kao i novoosnovane Grupacije autoškola pri HGK kroz svoja strukovna udruženja s predstavnicima Ministarstava tražili su i predlagali ukidanje određenih mjera kao što su preventivni tehnički pregled, periodični pregled, obveze dolazaka na homologaciju novih i rabljenih vozila proizvedenih u EU kao i smanjenje troškova registracija i tehničkih pregleda. Smanjenje određenih troškova osiguranja se unazad dvije godine i dogodilo ali nije dovoljno da bi utjecalo na povećanje opće konkurentnosti našeg prijevoznništva.

## Željeznički promet

Željezničke pruge se nedovoljno i sporo obnavljaju i moderniziraju. HŽ - Regionalna jedinica Osijek nadležna je za željeznički prijevoz na području Osječko-baranjske županije. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku na području Osječko-baranjske županije nalazi se 31 željeznička postaja i ukupno 269 km željezničkih pruga.

Tablica 3: Željeznički promet u Osječko-baranjskoj županiji

	Otputovali putnici (tis.)	Promet robe, tis.t.	
		Utovar	Istovar
2012.	1082	325	454
2013.	927	243	529
2014.	818	236	382
2015.	750	162	478
2016.	699	z	z
2017.	713	z	z

z- podatak zbog povjerljivosti nije objavljen

Izvor: Državni zavod za statistiku, obrada: HGK Županijska komora Osijek

Državna željeznička poduzeća neuspješno su restrukturirana i to je uz svjetsku financijsku krizu glavni razlog njihove složene financijske situacije, pri čemu njihove dugove podmiruje država, a individualne odgovornosti za poslovanje gotovo i nema, tvrde stručnjaci Instituta za javne financije.

Željeznička poduzeća posljednjih deset godina uglavnom završavaju s gubitkom većim od milijarde kuna, a restrukturiranje bi se trebalo temeljiti na nekakvom realnom planu, s konkretnim i ostvarivim ciljevima zasnovanim na boljem predviđanju promjena.

Umjesto toga, stječe se dojam da je od 2006. godine, kad je restrukturiranje počelo unutar pristupnih pregovora s EU-om, veći naglasak na formalno-pravnim promjenama zbog usklađivanja s EU-om nego na stvarnoj potrebi restrukturiranja. Ukupne obveze željezničkih poduzeća u 2015. iznose šest milijardi kuna, od čega je trećina kratkoročnih obveza. Kaže se i da su željeznička poduzeća u vlasništvu države zabilježila znatan pad prometa prevezenih putnika i robe te su željeznice sve manje važne zbog veće atraktivnosti cestovnog prometa, slabog stanja infrastrukture, niske razine investicija, teškoća u prometu zbog remonta pruga te spore i neadekvatne organizacijske transformacije javnih željezničkih društava. Unatoč činjenici da HŽ drži gotovo 99 posto tržišta, u posljednjih deset godina prijevoz robe smanjen je za 39 %, a u putničkom prometu u razdoblju od 2010. do 2012. bilježi se gotovo 40 posto manje putnika. Kada bi se iz obračuna isključile subvencionirane karte (besplatne karte učenicima, studentima i drugim socijalno ugroženim skupinama) onda bi se tek pokazala prava i realna slika. Željeznice su uz brodogradilišta i ceste treći najveći korisnik državnih potpora, jamstava i subvencija.

## **Riječni promet**

Kako cestovni, tako je i riječni promet Republike Hrvatske dio europskog prometnog sustava. Rijeka Drava ima status međunarodnog plovnog puta od ušća do Osijeka (23 km). Obzirom na međunarodne konvencije, gdje su definirani uvjeti koje plovni put mora zadovoljiti da bi dobio takav status, potrebno je stalno ulagati u održavanje plovnog puta, što je i jedan od glavnih problema.

Luka Osijek na rijeci Dravi nalazi se u neposrednoj blizini ušća u Dunav, najdužu i vodom najbogatiju rijeku Europske unije, koja povezuje 10 država od Njemačke do Crnoga mora. Prometne manipulacije na unutarnjim plovnim putovima pokazuju silazni trend. Dugogodišnjoj recesiji se na trenutke nazirao kraj jer su bili vidljivi znakovi oporavka gospodarstva, međutim kako ova djelatnost ovisi o vremenskim uvjetima, ekstremni uvjeti kao što su velike suše ili velike oborine, uzrokuju vrlo niske ili vrlo visoke vodostaje, sužuju vremensko razdoblje plovnosti, kada je omogućeno plovilima ili kruzerima uplovljavanje u akvatorij osječkoga bazena.

Zajednica za promet na unutarnjim vodama pri HGK u 2017. održala je dvije sjednice na kojima se mogla čuti aktualna problematika, izvještaji luka i brodara o poslovanju u 2017/2016. godini te projekcije poslovanja. Prema pristiglim i obrađenim podacima pretovar roba u lukama na unutarnjim vodama u 2017. godini bio je za oko 5% manji nego godinu dana ranije, osim RTC-a iz Slavnskoga Broda koji bilježi povećanje pretovara nafte, a onda posljedično i Dunavskog Lloyda (Lađar d.o.o.) koji je tu istu naftu i prevezio. U prva dva zimska mjeseca, zbog leda i niskih temperatura, sve luke i brodari bilježe pad pretovara, što je u ožujku djelomično ublaženo kada su se temperature vratile u normalu i vodostaj stabilizirao. Međutim situacija se u nekoliko tjedana dramatično promijenila, jer se zbog slabih oborina vodostaj spustio na najniže razine koje su neophodne za normalan prijevoz odnosno normalni gaz broda.

Također, govorilo se o zabrani eksploatacije pijeska i šljunka iz riječnih vodotokova na unutarnjim rijekama koja je na snazi još od 01.01.2010. godine, o njenim posljedicama koje je uzrokovala na cjelokupno gospodarstvo, o ugašenim radnim mjestima. Ponovno se aktualiziralo pitanje opravdanosti zabrane eksploatacije, posljedično uvoza istoga iz susjednih zemalja, a istovremeno onemogućavanje obavljanja gospodarske djelatnosti u obliku plaćanja koncesije koja bi se samom

prodajom izvađenoga, naravno uz nadzor Agencije za vodne putove, svima u lancu, a onda u konačnici i proračunu RH ekonomski isplatila.

Naravno, nezaobilazna tema bile su i procjene šteta riječnih brodara i luka koje su u zimi 2017. uzrokovali led i niske temperature. Agencija za održavanje plovni putova utrošila je znatno manje sredstava za održavanje plovni putova u 2017. godini od planiranog, dijelom zbog štednje, a dijelom zbog koncesije koju je dobila tvrtka Vodogradnja d.d. za čišćenje pijeska u osječkom akvatoriju. Dinamika vađenja istoga za 2017. godinu nije poštivana. Prema dinamici dogovorena je eksploatacija pijeska iz osječkoga bazena u količini od 700.000 t, stoga su se tražili modeli kako i na koji način to nadoknaditi. Također, pokušavaju se i dalje pronaći modeli za ishođenje dozvola odnosno suglasnosti kako bi se raspisale koncesije koje bi onda znatno smanjile opterećenje za čišćenjem i održavanjem plovni putova koje su kroz Agenciju za održavanje plovni putova poprilično svake godine sve više limitirani financijama. Po uzoru na osječki primjer, trebalo bi postupiti i na nekim drugim spornim lokacijama.

Tablica 4: Promet robe u lukama na unutarnjim plovnim putovima u tisućama tona

	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	index 17/16
Ukupno	595	695	619	542	671	774	632	81
Unutarnji promet	184	100	84	101	102	192	115	59
utovareno	93	49	42	50	51	96	58	60
istovareno	91	50	42	50	51	96	58	60
Međunarodni	410	595	534	440	514	581	517	89
utovareno	120	255	272	204	346	200	181	90
istovareno	289	339	262	236	168	380	336	88

Izvor: Državni zavod za statistiku, obrada: HGK Županijska komora Osijek

Prijevoz robe na unutarnjim vodnim putovima 2017. godine u odnosu na 2016. obilježio je pad pretovara roba za 19%. Gotovo identičan pad pretovara 2017. godine u odnosu na 2016. u ukupnim manipulacijama prati i Luka Tranzit Osijek, više od 18%. Riječni pretovar u prva četiri mjeseca 2018. godine u odnosu na isto razdoblje lani bilježi porast prometa za čak 71%. Glavni razlog tome leži u činjenici da je početak 2017. godine obilježio pad i nemogućnost pretovara zbog ledostaja i niskih temperatura, a ne pronalazak novih tereta i gospodarski uzlet.

Tablica 5: Fizički obujam poslovanja Luke Tranzit Osijek d.o.o.

	2014.	2015.	2016.	2017.	do 1. 5. 2017.	do 1. 5. 2018.	index 17/16.	index 01.05. 18/17.
Pretovar u riječnom prometu (tis. T)	172.138	113.413	119.428	103.965	22.319	38.234	87	171
Ukupne manipulacije (tis. T)	260.081	258.774	247.763	204.137	44.291	60.158	82	135

Izvor: Luka Tranzit Osijek, obrada: HGK Županijska komora Osijek

## Zračni promet

### Zračna luka Osijek

Tijekom 2017. (Tablica 1) godine prevezeno je 43.373 putnika za/iz Zračne luke Osijek, obavljeno je 2.544 operacija zrakoplova i otpremljeno je 2,13 t robe. U odnosu na 2016. broja putnika je porastao 41%, a broj operacija zrakoplova 17%.

Redovni domaći promet u 2017. godini se odvijao prema sljedećem redu letenja:

- tijekom cijele godine Trade Air zrakoplovima JS32 sa 19 sjedala
  - tri puta tjedno i dva puta dnevno za/iz Zagreba,
  - dva puta tjedno Pula-Split,

- dva puta tjedno Rijeka-Split-Dubrovnik
- od kraja ožujka 2017. do kraja listopada 2017. (ljetni red letenja) jednom tjedno za/iz Split i Dubrovnik Croatia Airlines zrakoplovima DASH8-Q400 sa 76 sjedala

U usporedbi s 2016. godinom, 2017. godine je prevezeno 49% više putnika na domaćim linijama.

Međunarodni putnički promet u 2017. godini se odvijao prema sljedećem redu letenja:

- od svibnja do kraja listopada 2017. dva puta tjedno za/iz Stuttgarta Eurowings/ Germanwings zrakoplovima A319 sa 144-150 sjedala
- od svibnja do kraja godine dva puta tjedno za/iz Basela WizzAir zrakoplovima A320 sa 180 sjedala

Na linijama za/iz Stuttgarta ukupno je prevezeno 10.793 putnika. Popunjenost zrakoplova u dolasku je bila 66%, a u odlasku 80%. Na linijama za /iz Basela ukupno je prevezeno 17.514 putnika. Popunjenost zrakoplova u dolasku je bila 76%, a u odlasku 77%. U usporedbi s 2016. godinom, redovni međunarodni promet je porastao za 37%.

S aspekta robnog zračnog prijevoza (cargo promet) Zračna luka Osijek raspolaže skladišnim prostorom od 1.680 m<sup>2</sup>. Zbog cjelokupnog gospodarskog stanja i nedostatka robe koja bi se prevozila zračnim putem, trenutno se skladišni prostor iznajmljuje tvrtki Ricardo d.o.o. koja ga koristi za svoju robu, a u sklopu redovnih putničkih linija povremeno se prevoze manje količine robe.

Osim redovitog prometa, Zračna luka Osijek redovno prihvaća charter letove i letove poslovne i generalne avijacije (vidljivo u tablici 6 - neredovni promet).

ZL Osijek je krajem 2017. godine ishodila od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo (HACZ) svjedodžbu aerodroma i svjedodžbu za organizaciju odgovornu za rad aerodroma te je ZL Osijek od 27.12.2017. aerodrom certificiran sukladno EU zakonodavstvu.

Tablica 6: Usporedba prometa na ZL Osijek 2017./2016.

			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
<b>UKUPNO 2017.</b>	DOM	- redovni	554	554	1,108	6,872	6,787	0	13,659	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	454	450	904	78	74	0	152	0.00	0.00	0.00
	INT	- redovni	114	114	228	13,596	14,711	0	28,307	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	153	151	304	534	614	107	1,255	0.00	2.13	2.13
	<b>UKUPNO</b>		<b>1,275</b>	<b>1,269</b>	<b>2,544</b>	<b>21,080</b>	<b>22,186</b>	<b>107</b>	<b>43,373</b>	<b>0.00</b>	<b>2.13</b>	<b>2.13</b>
			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
<b>UKUPNO 2016.</b>	DOM	- redovni	350	350	700	4,646	4,535	0	9,181	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	521	519	1,040	109	113	0	222	0.00	0.00	0.00
	INT	- redovni	62	62	124	9,889	10,763	0	20,652	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	151	153	304	286	288	103	677	0.00	0.00	0.00
	<b>UKUPNO</b>		<b>1,084</b>	<b>1,084</b>	<b>2,168</b>	<b>14,930</b>	<b>15,699</b>	<b>103</b>	<b>30,732</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>INDEKS JAN - DEC 2017/2016.</b>	DOM	-redovni	1.58	1.58	1.58	1.48	1.50	0	1.49	0.00	0.00	0.00
		-neredovni+GA	0.87	0.87	0.87	0.72	0.00	0	0.68	0.00	0.00	0.00
	INT	-redovni	1.84	1.84	1.84	1.37	1.37	0	1.37	0.00	0.00	0.00
		-neredovni+GA	1.01	0.99	1.00	1.87	0.00	0	1.85	0.00	0.00	0.00
	<b>UKUPNO</b>		<b>1.18</b>	<b>1.17</b>	<b>1.17</b>	<b>1.41</b>	<b>1.41</b>	<b>0</b>	<b>1.41</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>



Tablica 7. Usporedba prometa na ZL Osijek siječanj- kolovoz 2017.- 2018. godine

			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
<b>JAN - AUG 2018.</b>	DOM	- redovni	378	377	755	4,847	4,981	0	9,828	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	241	234	475	138	102	0	240	0.00	0.00	0.00
	INT	- redovni	151	150	301	18,292	18,408	0	36,700	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	127	136	263	378	408	11	797	0.00	0.76	0.76
		<b>UKUPNO</b>	<b>897</b>	<b>897</b>	<b>1,794</b>	<b>23,655</b>	<b>23,899</b>	<b>11</b>	<b>47,565</b>	<b>0.00</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
			operacije zrakoplova			broj putnika				teret (u tonama)		
			slijetanje	polijetanje	ukupno	iskrcano	ukrcano	TR	ukupno	istovareno	utovareno	ukupno
<b>JAN - AUG 2017.</b>	DOM	- redovni	378	379	757	4,585	4,948	0	9,533	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	290	285	575	38	36	0	74	0.00	0.00	0.00
	INT	- redovni	65	65	130	7,732	8,135	0	15,867	0.00	0.00	0.00
		- neredovni+GA	95	101	196	449	518	103	1,070	0.00	0.00	0.00
		<b>UKUPNO</b>	<b>828</b>	<b>830</b>	<b>1,658</b>	<b>12,804</b>	<b>13,637</b>	<b>103</b>	<b>26,544</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>INDEKS JAN - AUG 2018/2017.</b>	DOM	-redovni	1.00	0.99	1.00	1.06	1.01	0	1.03	0.00	0.00	0.00
		-neredovni+GA	0.83	0.82	0.83	3.63	0.00	0	3.24	0.00	0.00	0.00
	INT	-redovni	2.32	2.31	2.32	2.37	2.26	0	2.31	0.00	0.00	0.00
		-neredovni+GA	1.34	1.35	1.34	0.84	0.00	0	0.74	0.00	0.00	0.00
		<b>UKUPNO</b>	<b>1.08</b>	<b>1.08</b>	<b>1.08</b>	<b>1.85</b>	<b>1.75</b>	<b>0</b>	<b>1.79</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>

Izvor podataka: Zračna luka Osijek

Kao što je vidljivo iz tablice 2, u 2018. godini dolazi do povećanja prometa u usporedbi s 2017. godinom. Za prvih osam mjeseci broj putnika se povećao 79%, a broj operacija zrakoplova 8%.

Za razdoblje siječanj- kolovoz 2018. u domaćem redovnom prometu povećanje u broju putnika iznosi 3% jer je broj domaćih linija jednak kao i 2017.

U međunarodnom redovnom prometu za prvih osam mjeseci u 2018. dolazi do povećanja broja putnika od 131% u usporedbi s istim razdobljem 2017. godine jer je i broj operacija zrakoplova povećan za 132%. Naime, linija za Basel u 2018. operira od početka do kraja godine dva puta tjedno, a u razdoblju od kraja ožujka do rujna tri puta tjedno.

Osim linije Eurowings/Germanwings za/iz Stuttgarta dva puta tjedno u ljetnom redu letenja, od srpnja je uvedena i linija za Koeln dva puta tjedno zrakoplovima A319.

U svibnju 2018. godine Zračna luka Osijek je od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo ishodila status reguliranog cargo agenta te se na taj način omogućuje nesmetani promet tereta za/iz ZL Osijek.

U tijeku su radovi na proširenju putničke zgrade koja će se proširiti sukladno schengenskim zahtjevima, odnosno dodatno će se osposobiti domaći odlazni i dolazni gate (uz međunarodni dolazak i odlazak), sa svim pratećim sadržajima (kancelarije za policiju i carinu, apartmani za odmor posada, restoran i dr.).

Zračna luka Osijek nalazi se na pragu novog razvojnog razdoblja koje obilježavaju stalna ulaganja u modernizaciju opreme i proširenje putničke zgrade sukladno schengenskim zahtjevima te pored pružanja osnovnih usluga prihvata i otpreme zrakoplova, razvijaju se i sekundarne djelatnosti kao što su usluge skladištenja, cestovnog prijevoza, ugostiteljske, trgovinske i turističke usluge.