

Carević, Marko

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Dubrovnik / Sveučilište u Dubrovniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:155:451651>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
UNIVERSITY OF DUBROVNIK

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Dubrovnik](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL

Marko Carević

LUKA PLOČE

ZAVRŠNI RAD

Dubrovnik, 2017.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
STUDIJ NAUTIKA

LUKA PLOČE
(Port of Ploče)

ZAVRŠNI RAD

Mentor:

dipl.ing. Ivica Đurđević-Tomaš, kap.

Pristupnik:

Marko Carević

Dubrovnik, 2017.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
Preddiplomski sveučilišni studij nautike

Ur. broj

Dubrovnik, 21. rujna 2017.

Kolegij: RUKOVANJE TERETOM II

Mentor: dipl.ing. Ivica Đurđević-Tomaš, kap.

ZADATAK ZAVRŠNOG RADA

Pristupnik: MARKO CAREVIĆ, absolvent ak. 2016./2017. god.

Zadatak: LUKA PLOČE

Zadatak treba sadržavati:

1. Povijest i razvoj Luke.
2. Poslovanje i budućnost Luke.

Osnovna literatura:

1. Ivo Smoljan, Luka Ploče, Ploče 1996.
2. Ante Kovačević, Ploče i okolica u tematskim radovima, Ploče 1994.

Zadatak uručen pristupniku: 10. 04. 2017.

Rok za predaju završnog rada: 14. 09. 2017.

Mentor:

dipl.ing. IVICA ĐURĐEVIĆ-TOMAŠ, kap

Pročelnik pomorskog odjela

doc. dr. sc. MATKO BUPIĆ

LUKA PLOČE

PORT OF PLOČE

SAŽETAK

U radu je opisan rast i razvoj Luke Ploče od samih početaka do danas. Detaljno su opisane bitne godine i investicije koje su potaknule rast i bile smjernice razvoja Luke i povećanja lučkog prometa. Prikazani su trenutni kapaciteti svih postojećih terminala te tekuće poslovanje Luke i investicije kojima će se povećati kapaciteti i modernizirati poslovni proces.

SUMMARY

This labor describes the growth and the development of the Port of Ploče from its beginnings to the present day. The key years and the investments that stimulated the growth and were the guidelines of the development of the Port of Ploče and the increase in port traffic are described in detail. Also, the current capacities of all the existing terminals and the current business operations of the Port and the investments which will increase the capacities and modernize the business process are shown.

Ključne riječi:

Luka Ploče, razvoj, investicije, poslovanje.

Keywords:

Port of Ploče, development, investments, management.

SADRŽAJ

UVOD

1. POVIJEST LUKE PLOČE	1
1.1. Nastanak i početci Luke	3
1.2. Novija povijest Luke	11
2. TRENUTNI KAPACITETI LUKE PLOČE	15
2.1. TERMINALI	15
2.1.1. Generalni tereti	16
2.1.2. Rasuti tereti	17
2.1.3. Tekući tereti	19
2.1.4. Sipki tereti	21
2.1.5. Drvo	22
2.1.6. Glinica i petrolkoks	24
2.1.7. Kontejnerski terminal	26
2.1.8. PJ Metković	28
2.2. POSLOVANJE	29
2.2.1. Struktura poslovanja	30
3. BUDUĆNOST LUKE PLOČE	33
3.1. Terminali u izgradnji	34
3.2. Prometnice u izgradnji	36
4. ZAKLJUČAK	37
5. LITERATURA	38

UVOD

U ovom djelu opisana je Luka Ploče, od samog nastanka pa kroz sadašnje poslovanje do nekih budućih brojki i investicija.

Na samom početku detaljno je opisana povijest luke kroz bitne godine za rast, razvoj i smjer luke.

Također opisani su svi terminali i trenutni kapaciteti luke kao i terminali u izgradnji, te neki novi smjer poslovanja.

Opisana je i izgradnja koridora V c, strateški važnog za rast i razvoj luke, te buduće investicije

Luka Ploče se nalazi na južnom dijelu Jadranske obale na lokaciji 43 °03' S i 17°26' E te je zbog svoje lokacije ova luka od izuzetne važnosti za gospodarstvo susjedne Bosne i Hercegovine čija se državna granica nalazi samo 25 km od luke Ploče, a također i za partnere iz Srbije, Crne Gore, Mađarske i drugih zemalja Srednje Europe

1. POVIJEST LUKE PLOČE

Povijesni izvori govore da je zamisao o spajanju Bosne s morem nastala već polovicom 19. stoljeća. Početak gradnje željeznice u BiH počinje međutim tek za vrijeme Austrougarske monarhije 1878. kako bi povezala unutrašnjost s tadašnjom svojom provincijom Dalmacijom. Godine 1891. je završena pruga do Metkovića te su tada mogućnosti prijevoza prugom bile oko 600.000 tona godišnje.

Dvadesetih godina XX stoljeća riječna luka Metković, udaljena 25 km od ušća rijeke Neretve u Jadransko more, je bila druga po značaju izvozna luka na istočnoj obali Jadrana. No vrlo brzo se uvidjelo da luka Metković neće zadovoljiti sve potrebe prijevoza te je godine 1936. donesena odluka o gradnji luke u Pločama (tada Aleksandrovo), a slijedeće godine započela se je graditi željeznička pruga od Metkovića do Ploča koja je završena 1942. godine.

Radovi na izgradnji nove luke su počeli 1939. godine. Prvu obalu se gradilo u dužini 300 metara, a trebala je omogućiti pristajanje dvaju najvećih prekoceanskih brodova. Početak drugog svjetskog rata 1941. usporio je, pa i zaustavio radove. Nakon što su radove započele njemačke organizacije prvenstveno vođeni planom prijevoza boksita iz zaleđa luke, Talijani su u drugoj polovini 1942. nastavili intenzivnu gradnju. Do polovine 1943. godine Talijani su sagradili 410 metara obale te postavili jednu dizalicu.

Po završetku rata (1945.) obnavljaju se porušeni lučki kapaciteti i počinje gradnja luke Ploče koja će trajati nekoliko desetljeća. Luka Ploče i željeznica prema unutrašnjosti pušteni su u rad već 15.07.1945. god. te ovaj dan predstavlja početak rada luke Ploče za javni promet. Već 1946. godine luka je imala 150.000 tona prometa. Do 1951. godine preko Ploča se uvozilo žito i ugljen, a izvozilo boksit i drvo, a kasnije se postupno povećava promet proizvoda crne metalurgije, kemijskih proizvoda, ruda te proizvoda drvne i tekstilne industrije.

Poduzeće "Luka i skladišta" Ploče počinju službeno poslovati 18. siječnja 1952. godine. Godine 1958. započela je izgradnja željezničke pruge normalnog

kolosijeka Sarajevo- Ploče, koja je završena 1966. godine sa dizel vučom, dok je elektrifikacija završena 1969. god. Izgradnjom ove pruge ukupne duljine 193,5 km stekli su se uvjeti za početak pojavljivanja tranzitnog tereta iz/za Mađarske, Austrije, Poljske i tadašnje Čehoslovačke

U 1969. godini dolazi do integracije poduzeća Luka Ploče i ŽTP Sarajevo zbog podudaranja njihovih ciljeva, što je pridonijelo znatnom povećanju prometa . U godini integracije promet u luci Ploče je bio 1.078.000 tona, a u 1977. već je 2.950.000 tona. Na tako brz rast prometa utjecao je ponajprije dinamičan razvitak nekoliko velikih industrijskih kompanija u BiH posebice Željezare Zenica, KHK Lukavac i tvornice “Aluminij” Mostar te drvne i prerađivačke industrije.

Ova činjenica je zahtijevala i modernizaciju lučkih kapaciteta te je uslijedila intenzivna izgradnja lučkih skladišta, terminala, silosa, obala te nabavka dizalica i ostale lučke mehanizacije. Najveći promet luka je ostvarivala krajem 80-ih godina prošlog stoljeća kada je preko luke pretovareno više od 4,5 milijuna tona raznih roba.

Ratna zbivanja u Republici Hrvatskoj i u Bosni i Hercegovini u periodu 1991-1996 su imala za posljedicu razrušenost gospodarstva i prekid željezničkih i cestovnih komunikacija između mora i unutrašnjosti, te je luka tada radila sa 5-10 % svojih kapaciteta. Završetkom ratnih zbivanja a nešto kasnije i formiranjem Lučke uprave počinje obnova lučkih kapaciteta ali i obnova dijela gospodarstva u gravitacijskom području luke što se je odrazilo i na rast lučkog prometa tijekom svih posljednjih godina.



Slika 1. m/b Orebić na putničkoj obali Luke Ploče, tzv. Bosanskoj obali

1.1 . NASTANAK I POČETCI LUKE PLOČE

Zamisao o Luci u Pločama (tadašnje Aleksandrovo) je potekla iz gospodarskih krugova Bosne i Hercegovine. Veliko bogatstvo u drvu, ugljenu, rudama i drugim sirovinama nije se moglo dovoljno izvoziti kroz postojeće luke u Dubrovniku i Metkoviću jer je upravo takva roba zahtijevala veće obalne površine, a spomenute luke su u tome najviše oskudijevale. Često se prispjelu robu moralo istovarivati izvan lučkog područja. Gospodarski i industrijski kapaciteti zaleđa su rasli ili u najmanju ruku stremili rastu i proširenju, pa tako zahtjev za podizanjem nove luke (Ploče) Aleksandrovo dobiva dalekosežnije značenje, odnosno postupno su prevagnuli društveni interesi.

Ustaljeno je pravilo da države koje su barem dijelom područja uz more, svoja industrijska i glavna trgovačko-prometna središta povezuju, najlakšim i najpogodnijim izlazom, morem. Kada su bosanskohercegovački krugovi izjavili da bi otvaranjem prostranijeg skladišta kabaste robe na ušću Neretve imala velike koristi i država i ukupno gospodarstvo Bosne i Hercegovine, podigli su se, kao po dogovoru pomorsko-gospodarski krugovi Splita, Sušaka i Dubrovnika, iznoseći obilje, mahom neutemeljenih, protučinjenica.

Naime i komisija za rješavanje pitanja o proširenju naših pristaništa na južnoj obali jadrana (osnovana poslije 1920.) izjasnila da broj naših luka ne treba povećavati gradnjom pristaništa Aleksandrovo (Ploče), jer će se sve moći postići proširenjem Gruža, Metkovića te čišćenjem i održavanjem kanala Neretve. Srećom po Aleksandrovo bosanski krugovi u tome nisu vidjeli rješenje pa su počeli s prikupljanjem zbiljskih dokaza, znači na teren su izašle različite službe kako bi ustanovile mogućnost dogradnje pruge i ostale infrastrukture.

Već potkraj 1922. i početkom 1923. stručnjaci sekcije za nove gradnje direkcije željeznica ustanovili mogućnost gradnje pruge na nasipu rijeke Neretve, te su obavljena mjerenja i u samoj luci. Čim se u javnosti doznalo da se ispituje o mogućnosti podizanja nove luke Ploče (Aleksandrovo) nastala je u tisku vrlo oštra polemika koju su predvodili splitski gospodarski krugovi. Došlo je do javnih istupa i

osobnih intervencija u najvišim tadašnjim državnim ustanovama, a nije izostala ni žučljiva zakulisna borba.

Protiv nove luke iznosilo se raznovrsne argumente. A kad se jedne nije moglo održati izmišljalo se druge. Osnovni su se razlozi svodili na to da u blizini nove luke nije postojalo naselje i da po toj logici nema uvjeta za nastajanje novog naselja. Još su se navodile tvrdnje da je područje zbog močvarnog dijela neretve zaraženo malarijom i da će rijeka konstantnim isticanjem u more nanositi materijal i tako zatrpavati mjesto nove obale.

Rasprave su bile i o bacanju novaca u vjetar u doba državne krize i kolika je uopće održivost tog projekta, a opće prilike i gospodarska kriza u tadašnjoj Jugoslaviji išli su u prilog takvim stavovima. Po svemu sudeći izgledalo je da je potreba za novom lukom izražena u prilično nezgodnom trenutku iako se temeljila na realnim i objektivnim težnjama BiH.

No Sarajevska Trgovačko-obrtnička komora koja je u suradnji s tamošnjom direkcijom željeznica uporno nastojala progurati plan gradnje nove luke, ponovno je, poslije nekog vremena pokrenula to pitanje. Cijelu stvar su povjerali Udruženju inženjera i tehničara Sekcije Sarajevo. Komisija Sekcije izašla je na očevid u siječnju 1927. i proučila podatke Direkcije željeznica i Hidrotehničkog odsjeka, prikupljene 1922. i 1923. godine. Njihova izvješća pokazala su da drvo i ugljen temeljni proizvodi u Bosni i Hercegovini koji u brojkama iznose 50 tisuća vagona građevnog drva i 100 tisuća vagona ugljena godišnje su na tek 25 tisuća vagona drva i 5 tisuća vagona ugljena morskim putem, što je bilo nepovoljno za industriju.

Uvjet za povećanje izvoza bio je upravo lakši i jeftiniji put do mora i što povoljnija luka, te luka koja će moći prihvatiti i veće brodove. Luke Gruž, Metković i Zelenika izvozom nisu mogle zadovoljiti ni dotadašnju proizvodnju, a dodatkom mogućnosti povećane proizvodnje boksita prilike bi postale i znatno kritičnije. Posve je bilo sigurno da bi se gradnjom nove, duboke morske luke na ušću Neretve kako je bilo u planu Željezničke direkcije u Sarajevu razvijala i povećala proizvodnja i izvoz drva, ugljena i ruda i olakšao dovoz koksa.

Tako su zakulisne borbe i sprječavanje nastanka nove luke trajali sve do 1936. godine kada je donesena odluka o gradnji luke u Pločama (tada Aleksandrovo), a slijedeće godine započinje gradnja željezničke pruge od Metkovića do Ploča koja je završena 1942. godine. Radovi na izgradnji nove luke su počeli 1939. godine, a odvijali su se i u prvim godinama drugog svjetskog rata.

Po završetku rata obnavljaju se porušeni lučki kapaciteti i počinje gradnja luke Ploče koja će trajati nekoliko desetljeća. Luka Ploče i željeznica prema unutrašnjosti pušteni su u rad već 15.07.1945. godine te ovaj dan predstavlja početak rada luke Ploče za javni promet. Pri ministarstvu pomorstva osnovana je 1948. godine Direkcija za izgradnju Luke Ploče. Obnova luke završena je do 1952. godine.

Prvih poratnih godina preko Ploča se uvozilo žito i ugljen, a izvozilo boksit i drvo, a kasnije se postupno povećava promet proizvoda crne metalurgije, kemijskih proizvoda i ruda. Poduzeće "Luka i skladišta" Ploče počinje službeno poslovati 18.01.1952. godine. pod upravom ministarstva pomorstva FNRJ, a osamostaljuje se već u ožujku iste godine te bira članove prvoga Radničkog savjeta i Upravnog odbora.

U godini što je prethodila osnovanju poduzeća promet se počeo brzo povećavati (1951. godine dostiže 274.237 tona), pa je i bilo prirodno djelatnost organizirati u samoj luci. Promet se tako ustalio pa je počeo stalni rast prometa. U tome se razdoblju prometuje poglavito rasutim teretima (oko 95%), brzo se povećava izvoz, a postupno i uvoz. Ploče su znači imale dobar početak i stekle profil izvozne luke.

Tablica 1. Brojke lučkog prometa bile su sljedeće:

Godina:	1946.	1947.	1948.	1949.	1950.	1951.	1952.	1953.	1954.
Tone:	148.000	139.178	156.424	139.452	157.015	274.237	387.765	373.650	323.707



Slika 2. Pretovar boksita iz vagona u brodove (izvor <http://www.luka-ploce.hr>)

Godine 1958. započela je izgradnja željezničke pruge normalnog kolosijeka Sarajevo-Ploče, koja je završena 1966. godine sa dizel vučom, dok je elektrifikacija završena 1969. god. To je postala jedna od modernih prometnica, može se reći i najsuvremenija u bivšoj državi, s elektrovučom, a po završetku opremanja imala je i teledirigirani UKV-uređaj. Time su se stekli uvjeti za početak pojavljivanja tranzitnog tereta iz zemalja Srednje Europe u razdoblju od 1960. do 1980.

Tablica 2. Prikaz predviđenog godišnjeg neto prometa za razdoblje 1960. - 1980.

Razdoblje:	1965.	1970.	1975.	1980.
U tonama robe:	5.464.000	6.759.000	7.285.000	8.890.000

Nažalost predviđanja se nisu ostvarila što zbog ekonomske krize krajem 60-ih godina što zbog kašnjenja u opremanju Luke. Na sastanku 1965. godine u Privrednoj komori BiH u nazočnosti predstavnika poduzeća i banaka iz SR Hrvatske i SR Bosne i Hercegovine te Izvršnog vijeća BiH prijedlog da korisnici Luke Ploče pomognu gradnji potrebne infrastrukture je prihvaćen pa je Luka izradila plan njihova udjela u financiranju. Željezara Zenica, Koksara Lukavac i Boksitni rudnici Mostar najviše su

prevozili robu preko luke. Godine 1967. Samo ta tri poduzeća imala su promet od 1.950.000 tona.

Luka Ploče im zbog davanja zajma preko Privredne banke Sarajevo daje pravo sudjelovanja u ostatku dohotka, razmjerno uloženom novcu. Osim toga, Luka je sve takve kreditore stavljala u povoljniji položaj pri pretovaru njihove robe (sigurnost uskladištenja, kakvoća usluga, stalnost opreme i prosječna cijena pretovara)

Tih je godina kriza u Luci Ploče je dosegla vrhunac, (izbio je 1967. i veliki požar) u međuvremenu i radnici tri puta štrajkuju, a poslije toga luka će doživjeti i prisilnu upravu. Cijelo to vrijeme naravno investicijska aktivnost miruje, a u poslovanju luka gubi ritam što smanjuje povjerenje poslovnih partnera koji odvoze robu na drugu stranu. Nova roba više nije pritjecala, a gubilo se i onu koja je prije stalno kolala. Opterećena zajmovima i lišena pomoći gospodarstva, odabrala je put integracije kao jedini logičan, spasonosni korak koji se u tom trenutku mogao učiniti.

1968. godina je bila uistinu dramatična, s negativnim posljedicama koje se dugo nisu mogle otkloniti, ali ta godina bila je krizna i u lukama Rijeka i Bar. U 1969-oj godini dolazi do integracije poduzeća "Luka Ploče" i ŽTP Sarajevo zbog podudaranja njihovih ciljeva, što je pridonijelo znatnom povećanju prometa. Na tako brzo rast prometa utjecao je ponajprije dinamičan razvitak velikih industrijskih metalurških poduzeća u BiH, drvne i rudarske industrije, zatim kemijske i aluminijske industrije.

Ova činjenica je zahtijevala modernizaciju lučkih kapaciteta pa je i uslijedila intenzivna izgradnja lučkih skladišta, terminala, silosa, obala te nabavka dizalica i ostale lučke mehanizacije. 1970. godine u Luku je uplovio prvi tanker, i to na operativnu obalu broj 5, obalu za rasute terete na kojoj je bila oprema za prekrcaj tankera. No već 1971. godine se počinje se graditi terminal za tekuće terete u kanalu Vlaška, rukavcu rijeke Neretve.

Tvrtke Hena, Energoinvest, RMK Zenica i Union-Impex su bili zainteresirani za ulaganja, pa su se nabavile barže za tekuće terete (naftu, benzin, ulja itd.) pa se osim pretakanja izravno u vagone naftu moglo i uskladištiti. Do 1980. godine zapremnina je bila 85.000 prostornih metara za naftne derivate i slično. 1973. godine

kupljena plovna dizalica „Birina“ nosivosti 100 tona, što je omogućilo cjelovitiju uslugu u prekrcaju različite opreme i mehanizacije za potrebe bosanskohercegovačkog gospodarstva te opreme hidroelektrane. Inače dizalica je izgrađena u mađarskom „Gantu“. Osim lučkih operacija „Birina“ je pomagala i Brodospasu i brodogradilištima Treći Maj, Uljanik i Inkobrod (Korčula).

1976. godine izgrađen terminal za promet žive stoke. No već 1971. Godine otpremljeno je 50.000 grla sitne stoke u provozu iz Mađarske. Iako je Union-Impex i još pet šest izvoznika stoke iz Sarajeva, Beograda i Novog Sada inzistiralo na izgradnji terminala za živu stoku (radilo se o broju 40-50.000 krupne i 50.000 sitne) a uvjeti su bili savršeni tek 1976. Godine izgrađene su štale i pojila za živu stoku s mogućnošću prihvata 15.000 grla sitne i 2500 grla krupne stoke, a osigurana je i kvalitetna veterinarska zaštita.

1977. izgradnjom silosa za glinicu 1977. godine riješen je do tada izraženi ekološki problem pretovara takvog tereta. Silos je bio zapremnine 20.000 tona i sistem uskladištenja bio je potpuno automatiziran. Smještena na čvorištu cestovnih i morskih putova, željeznički vrlo dobro povezana, luka Ploče postala je i važno tranzitno središte roba iz Mađarske, Češke, Slovačke, pa i šire.



Slika 3. Montaža lučkih dizalica (tzv. Raketa) pored izgradnje silosa za Glinicu

1979. godine završena izgradnja terminala za drvo, a terminal sa 40.000 četvornih metara suvremeno uređenih površina za čuvanje i njegovanje drvene građe gradili su Šipad Sarajevo, ŽTO Sarajevo i Luka Ploče.

Promet u Luci Ploče u 1979. godini narastao je za 400% u odnosu na 1966. godinu. Usporedno s rastom luke, razvija se i grad Ploče sa svim pratećim djelatnostima vezanima za luku, ali i industrija. Luka Ploče postala je okosnica sveukupnog razvoja donjoneeretvanskoga kraja, pa se javlja i potreba za većim brojem radnika. To je bio razlog rijetkog fenomena da je grad Ploče imao više zaposlenih građana na svom području nego stanovnika. Najviše zaposlenih dolazilo je iz obližnje Hercegovine (Ljubuški, Čapljina) pa su se i prometnice prema tim gradovima razvijale sukladno potrebama radnika za putovanjem na posao.

Tablica 3. Prikaz prometa i prihoda od 1968-1978 godine.

Godina	Ukupan prihod (u dinarima)	Ukupan promet (u tonama)
1968.	26.500.000,00	1.126.000
1969.	30.740.000,00	1.087.000
1970.	36.923.000,00	1.437.000
1971.	49.527.000,00	2.119.000
1972.	62.331.000,00	2.025.000
1973.	84.598.000,00	2.452.000
1974.	123.558.000,00	2.476.000
1975.	126.171.000,00	2.210.000
1976.	186.893.000,00	2.748.000
1977.	233.815.000,00	2.971.000
1978.	293.027.000,00	3.247.000

Krajem 70-ih godina najveći je zamah Luke, izvozile su se šipke za Indiju, šećer, lubenica, soja, povrće, fosfati, a 80-ih godina intenzivan je izvoz i provoz lakog i teškog naoružanja za arapske i afričke zemlje. U međuvremenu je završena gradnja terminala za tekuće terete i novih skladišta za generalne terete. I to redom napravljena su nova skladišta na obali 3 za generalne terete s ukupnom površinom 75.000 četvornih metara i završena gradnja skladišta za oko 10.000 tona visokotarifne robe generalnog tereta.

Za 80-e godine možemo slobodno reći da su bile zlatne godine kako stabilne politike, tako i stabilne ekonomije, kako Luke tako i Jugoslavije. U Luci su do 1985. godine napravljeni gran terminal za sipke terete i novi skladišni prostor, te uređen terminal za specijalne terete, i Luka Ploče postaje stabilna, druga po veličini luka u bivšoj državi. Industrija BiH je cvjetala, poduzeća Interšped, Šipad, Energoinvest su postali uvaženi partneri, a 1988. godine ostvaren je i rekordni prijeratni promet od 4.576.000 tona. 1990. godine izgrađeno veliko skladište za sipki teret, prvenstveno namijenjeno za skladištenje šećera.

1.2. NOVIJA POVIJEST LUKE

Za noviju povijest luke uzet ćemo doba domovinskog rata jer tada dolazi do zakreta u poslovanju luke zbog ratnih okolnosti. Početkom agresije na Republiku Hrvatsku, Luka Ploče i sama postaje meta neprijateljskih napada s mora i iz zraka. Ratnim vihorom i faktičnim prestankom proizvodnje u Bosni i Hercegovini, Luka Ploče morala je raditi smanjenim kapacitetima, ali se i u takvim uvjetima uspjela održati proširujući svoje djelatnosti.

Poznata je bila najviše po tome što je u predratno doba bila osnovana takozvana „Lučka Garda“ koja je bila jedna od glavnih karika zauzimanja vojarnje „Male Bare“ i tako je Hrvatska vojska preuzela bitno oružje za nastavak rata. Naime u Luci i za vrijeme rata nisu kasnile plaće radnicima, iako su bile male i prilagođene ratnom stanju nisu kasnile, a luka je radila smanjenim kapacitetima i to od 1991.-1995. godine.

Ugovorom o najmu Luka Ploče 1995. godine postala logistički centar za Jedinice za brzo djelovanje Ujedinjenih naroda (Rapid Reaction Force) za 5.000 vojnika, pa je tako dio luke bio pod Ujedinjenim narodima koji su naveliko koristili lučke kapacitete za utovar i pretovar, kako opreme tako i oružja.

Odlukom Republike Hrvatske 13. veljače 1997. godine utemeljena je Lučka uprava kao vlasnik lučkog područja i infrastrukture, dok poduzeće "Luka Ploče d.d." postaje glavni koncesionar za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj roba, skladištenje i transport roba te druge djelatnosti u luci Ploče. 1998. Registrirane tvrtke „Pomorski servis – Luka Ploče d.o.o.“ (čiji sam i sam radnik) i „Luka Ploče – održavanje d.o.o.“

1999. godine puštena u promet prva "feeder" kontejnerska linija čime je Luka Ploče podigla svoje usluge na novu razinu. U prvoj godini ostvaren je promet od 1.440 TEU. , a iste su godine registrirane tvrtke "Luka Ploče - trgovina d.o.o." i "Luka Ploče - usluge d.o.o."

Završena izgradnja novog terminala za tekuće terete i hladnjače za južno voće skladišnog kapaciteta 920 tona, 2001. godine te su u Luku pristajali brzi frigo brodovi sa bananom i ostalim južnim voćem, al zbog nezavršenog terminala za rasute terete Antracit je radio velike probleme rashladnim sustavima hladnjača pa je nažalost isti teret nekoliko godina poslije izgubljen jer osiguravajuće kuće nisu htjele pokrivati velike gubitke zbog čestih kvarova rashladnih sustava. Iako to nije zavedeno na službenim stranicama Luke Ploče nažalost i sam sam kao radnik Pomorskog Servisa bio svjedok preranog dozrijevanja voća i velikih gubitaka.

Registrirana Pločanska plovidba d.o.o. tvrtka za opskrbu brodova, tvrtka koja će se poslije pokazati je temelj novog smjera luke. O tome u nastavku. 2005. godine koncesija koja je prvenstveno dodijeljena je na razdoblje od 12 godina računajući od dana sklapanja, dobila je mogućnost produženja razdoblja koncesije na ukupno 32 godine.

2006. godine Svjetska banka odobrila novi zajam Hrvatskoj u iznosu od 75,3 milijuna dolara za Projekt integracije trgovine i transporta, kojim će se financirati razvoj Luke Ploče. Zajam je u eurima, s fiksnom kamatnom stopom. Rok otplate bit će 15 godina, s počekom od pet godina. Te iste 2006. godine započeo pretovar ugljena za potrebe talijanskog partnera „Atel“, čime je drastično porastao promet u Luci Ploče. Naime Panamax bulk carrieri su dovozili ugljen u luku Ploče da bi se taj isti ugljen feederima razvezao po potrebi talijanskih termoelektrana.

Pretovarom od preko 5.142.000 tona, 2006. godina zabilježena je kao godina rekordnog prometa. 2008. godine posjet službene gospodarske delegacije Japanu i Vijetnamu tijekom kojega su vođeni razgovori s važnim kompanijama: Mitsui O.S.K.Lines (MOL), JBIC, Nippon Yusen (NYK), NISSHIN Corporation, LOTUS PORT Vijetnam i sve to u suradnji s Hrvatskom Gospodarskom Komorom, ali od 2008. do danas od toga nije bilo ništa.

Te iste 2008. godine na Obali 3 održana je službena primopredaja i puštanje u rad višenamjenske mobilne dizalice Liebherr MHC 500 litronic. Dizalica je kapaciteta 140 tona, dizajnirana za rad po najvišim svjetskim standardima, višestruke namjene;

prvenstveno nabavljena za prekrcaj kontejnera, ali i za rad sa rasutim i generalnim teretima. To je ujedno i najveća dizalica u Luci Ploče i važan čimbenik u ispunjavanju ukrcajnih i prekrcajnih normi same luke.

2010. godine otvoren je i novi kontejnerski lučki terminal vrijedan 34 milijuna eura (tek prva faza). Kapacitet mu je u prvoj fazi 60.000 kontejnerskih jedinica i prostire se na gotovo četiri hektara. Predviđena je druga i treća faza gradnje, nakon čega će se terminal prostirati na 23 hektara, s godišnjim kapacitetom od pola milijuna kontejnerskih jedinica. Izgradnja kontejnerskog terminala dio je razvojnog programa u Luci Ploče u sklopu projekta integracije transporta i trgovine.

Cilj je projekta povećanje kapaciteta, učinkovitosti i kvalitete usluga Luke Ploče te unapređenje konkurentnosti koridora V c, s obzirom na to da je Luka Ploče početno završna točka tog koridora. Dosad su u projekt uložena 44,2 milijuna eura, od čega 15 milijuna eura iz državnog proračuna.

2011. godine izdaju se nove dionice nominalnog iznosa 400 kuna i to broj novoizdanih dionica je 200.353 pa je tako temeljni kapital povećan za iznos od 80.141.200 kuna te sada iznosi 169.186.800 kuna i u cijelosti je uplaćen u novcu. Radnici luke otkupili su 51.771 dionicu i imaju zabranu raspolaganja od 5 godina od dana sklapanja ugovora.

Te iste godine Luka Ploče d.d. sklopila Ugovor o kupovini STS mostne kontejnerske dizalice. Dohvat dizalice je 46 metara, a kapacitet pretovara je 30 kontejnera na sat. Dizalica je dotegljena na barži iz talijanske luke Monfalcone i postavljena na novoizgrađeni kontejnerski terminal doduše uz preinake na samoj dizalici jer ista u potpunosti nije odgovarala novoizgrađenom terminalu.

Završen jednogodišnji postupak zbrinjavanja tehnološkog viška i to na način da su radnicima isplaćene 184 poticajne otpremnine, dobili između 113 i 188 tisuća kuna, prema godinama radnoga staža. Za to je Luka Ploče izdvojila preko 30 milijuna kuna. Dogovor su postigli Radničko vijeće Luke Ploče, te sindikat i uprave lučkih tvrtki, uz suglasnost Hrvatskog zavoda za zapošljavanje. Nakon gotovo 40 godina

provedenih u Luci Ploče, prodana je i u Crnu Goru odtegljena plovna dizalica „Birina“ jedan od vizualnih simbola luke i grada.

U Luci Ploče počinje izgradnja novog terminala za rasute terete vrijednog 62 milijuna eura. Izgradnja je uvjetovana ponajviše ekološkim razlozima, tek onda ekonomskim al u međuvremenu se očekuje porast prometa pa bi isti trebao imati ekonomsku opravdanost. Ugovor za opremanje terminala rasutih tereta, odnosno nabavku i ugradnju prekrcajne opreme potpisan je sa kineskom kompanijom CNBM International Engineering Co. Ltd. U vrijednosti 400 milijuna kuna. U trenutcima dok pišem ovaj tekst isti terminal još nije opremljen pa se ulog još nije počeo isplaćivati..

U Luci Ploče svečano otvoreni radovi na izgradnji prve faze terminala za tekuće terete, ukupnog kapaciteta 95.000 prostornih metara. Cjelokupnim izgrađenim kapacitetima i terminalom upravljat će Luka Ploče Trgovina d.o.o., tvrtka u vlasništvu Luke Ploče d.d. Vrijednost projekta iznosi 26 milijuna eura, a iza investicije u cijelosti stoje operater Luka Ploče Trgovina d.o.o. i partner Atlantis d.o.o. da bi isti terminal uz objašnjenje da su takve ekonomske prilike u naftnom svijetu brzo preprodao putem posrednika i suvlasnika PPD Zagreb stranoj tvrtki ATT (Adriatic Tank Terminals) i od tada uz novi terminal (tankove) posao cvijeta, odnosno i sam svjedočim velikom broju tankera.



Slika 4. Završna faza i planirani terminal tekućih tereta

2.TRENTNI KAPACITETI LUKE PLOČE

2.1. Terminali

Luka Ploče se sastoji od ukupno osam terminala koji omogućavaju profesionalnu uslugu u pomorskom prometu, iskrcaj, ukrcaj i pretovar te usluge skladištenja robe i špedicije. Kategorizirana je kao luka univerzalne namjene te služi za prekrcaj gotovo svih vrsta tereta koji se pojavljuju u međunarodnom pomorskom prometu. Sedam od osam operativnih obala u Pločama s dubinom do 14 m, omogućava prihvat plovila do veličine Panamax brodova, dok željeznički kolosijeci, koji se protežu uzduž operativnih vezova, direktno povezuju luku s njezinim gravitacijskim područjem.

Sva pristaništa imaju priručne skladišne objekte. U luci se nalaze i dva silosa: jedan za žitarice, a drugi za glinicu. Ukupni godišnji prekrcajni kapacitet luke Ploče procjenjuje se na 4,8 milijuna tona rasutih i generalnih tereta, dok je ukupni kapacitet skladištenja tekućih tereta 600.000 tona. Kapacitet kontejnerskog prometa procjenjuje se na 60.000 TEU godišnje

Tablica 4. Prikazuje promet tereta za 2015. Godine

Vrsta tereta:	Rasuti	Generalni	Tekući
U tonama:	1.863.000,00	503.000,00	464.000,00



Slika 5. Pogled na terminale Luke Ploče

2.1.1. Generalni tereti

Kao što smo vidjeli kroz gore navedenu povijest Luka Ploče ima dugu tradiciju prekrcaja i skladištenja raznih vrsta generalnih tereta: željezni proizvodi, aluminijski proizvodi, bukova i jelova građa, teret u jumbo vrećama, konstrukcija, oprema, teških koleta i drugo. Terminal nudi i paletu dodatnih usluga kao što su učvršćivanje, markiranje, uvrećavanje, čišćenje, prepakiranje i paletiziranje robe i tereta, te prikuplja isti za dodatnu distribuciju.

Terminal raspolaže s adekvatnom prekrcajnom opremom te skladištima za kvalitetno, brzo i sigurno rukovanje i skladištenje robe. Sve usluge obavljaju naši profesionalni radnici s dugogodišnjim iskustvom. Ruku na srce laka mehanizacija kao što su traktori i teretne prikolice bi se mogla obnoviti, ali krivnju za ulaganje ćemo prebaciti na velike i strateške investicije

Brojke terminala generalnih tereta su sljedeće:

Tablica 5. Kapaciteti terminala:

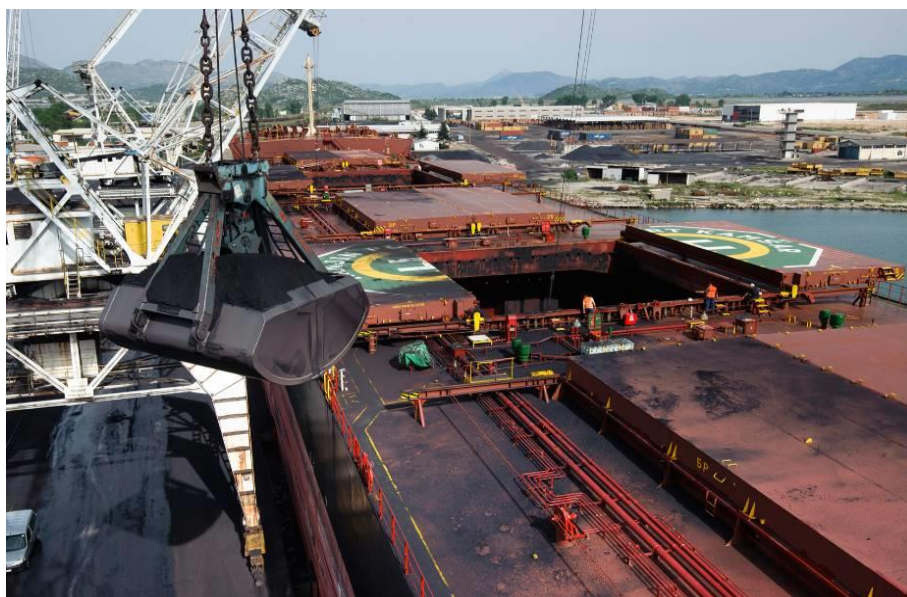
Dužina obale	Maksimalan gaz	Broj vezova	Pokriveno skladište	Otvoreno skladište
705 m	9.7 m	6 kom	35.834 m ²	153.925 m ²

Tablica 6. Prikaz mehanizacije terminala:

Obalne dizalice	Auto dizalice nosivosti 15-60 tona	Viličari nosivosti 2-28 tona	Elektroviličari nosivosti 1.5-2.5 tona	Dužina željezničkih tračnica
9 kom	4 kom	45 kom	12 kom	5600 m

2.1.2. Rasuti tereti

Struktura gospodarstva koje gravitira Luci Ploče je takva da su rasuti tereti glavni posao Luke Ploče, dakle glavninu posla čine prekrcaj ugljena, željezne rude, sirovog i starog željeza, koksa, boksita i kvarca. Baš iz razloga što su suhi i rasuti tereti glavni posao Luke možda je i prije trebalo ići u izgradnju i osuvremenjivanje terminala navedenih tereta jer u postojećim kapacitetima baš ti „nečisti“ tereti predstavljaju i ekološku opasnost pa su sve češće i sve žučnije rasprave o zagađenju okoliša, prvenstveno delte rijeke Neretve, pa iako Luka Ploče na svojim službenim stranicama navodi da prekrcaj i skladištenje vrše na kvalitetan i siguran način mnogi se s tim tvrdnjama ne bi složili a nažalost i sam svjedočim funkcionalnosti istog.



Slika 6. Istovar ugljena iz Panamax bulk carrieria

Nažalost još smo svjedoci kako se ugljen iz štiva brodova umjesto u bazene predviđene za rasute terete istovara na ravne površine terminala za generalne terete, pa iako tretiran različitim film zaštitnim sredstvima u vremenskim prilikama jakih vjetrova ugljena prašina bude nošena u bližu i dalju okolicu Luke.

Terminal rasutih tereta u brojkama:

Tablica 7. Prikazuje kapacitete terminala

Dužina obale	Gaz	Kapacitet skladišta (tona)	Broj vezova	Privez max. veličine brodova	Pretovarni kapaciteti
510 m	14 m	300.000,00	3 kom	77.000 DWT	15.000 t/dan

Tablica 8. Prikazuje mehanizaciju terminala

Utovarivači	Buldožderi	Obalne dizalice nosivosti 10 t.	Mobilna dizalice kapaciteta 63 t	Mobilna dizalica kapaciteta 140 t
12 kom	2 kom	5 kom	1 kom	1 kom

Kod mehanizacije terminala došlo je do relativne obnove, pa su tako utovarivači i buldožderi novije proizvodnje kao i dvije mobilne dizalice velikih kapaciteta dok su obalne dizalice takozvane rakete starije proizvodnje, čak iz 70-ih godina iz zlatnog doba Luke, al su zbog redovnog i kvalitetnog održavanja još u dobrom stanju pa dobro podnose trenutne zahtjeve. Samo se nadam da će vrlo brzo terminal za rasute terete biti opremljen i početi s radom jer će puštanje u posao istog podignuti kvalitetu manipulacije rasutim teretima a samim time i kvalitetu života u okolici Luke Ploče

2.1.3. Tekući tereti

Terminal tekućih tereta je terminal od kojeg se u budućnosti najviše očekuje, U luci postoje dva terminala za prihvat i otpremu tekućih tereta: motornog benzina, plinskog ulja te ostalog tekućeg tereta (jestivo ulje, kerozin, lužina) a, čak je u planu i izgradnja novog pristana koji bi primio brodove veće od 180 metara samim time i brodove većeg kapaciteta.

- Luka Ploče - Trgovina d.o.o. - LPT (prodan ATT-u Adriatic tank terminals)
- Naftni terminali federacije- NTF

Terminal za tekuće terete operatora Luka Ploče trgovina d.o.o. Ploče izgrađen je kao plutajući bazen-barža te s Terminalom za tekuće terete operatora "Naftni terminali Federacije" d.o.o. dijeli zajednički vez uz obalu gdje je najveći gaz 12 metara. Barža više nije u funkciji i zamijenjena je suvremenom opremom i modernim kopnenim tankovima starim tek godinu dana.

Tablica 9. ukupni kapaciteti uskladištenja

Terminal	Naftni terminali federacije NTF	Luka Ploče trgovina d.o.o.
Kapacitet u m ³	80.000 m ³	33.600 m ³

Tablica 10. kapaciteti jednokratnog uskladištenja

Vrsta tereta:	Mazut	NAOH	Bijeli produkti (benzin, D2)
Kapacitet u m ³	40.000 m ³	17.000 m ³	20.000 m ³

Naravno u kapacitetima LPT-a nisu dodani kapaciteti ATT-a al o tome ćemo nešto kasnije.

U okviru ovog područja nalazi se pristan za tekuće terete duljine 63 m, koji je cjevovodom povezan s kapacitetima oba terminala te posjeduje svu potrebnu opremu za prekrcaj tekućih tereta, kao i protupožarnu i opremu za zaštitu mora od izlijevanja tekućih tereta. Omogućen je prihvat brodova do 25.000 t nosivosti.

Naravno planirana je izgradnja novog pristana koji bi olakšao pristajanje većih tankera, nekoliko puta veće nosivosti od trenutne.



Slika 7. Pristan za terminal tekućih tereta u kanalu Vlačka

2.1.4. Sipki tereti

Iako jedan od najmanjih, ali ne i manje važan terminal za sipke terete samostalan je i tehnološko zaokružen sistem s vlastitom obalom, željezničkim kolosijekom i cestovnom vezom. Namijenjen je za prekrcaj, uskladištenje i pakiranje žitarica, uljarica, sirovog šećera i ostalih sipkih tereta. Usluge terminala su u smjerovima brod-silos, silos-brod, vagon ili cestovno vozilo-silos, silos- vagon ili cestovno vozilo i direktna manipulacija brod-vozilo ili vozilo brod preko direktnog prometnog sistema. Od svih sipkih tereta najveći dio kolača uzima glinica i to za BiH tvrtku Aluminij Mostar, koja ima i vlastiti silos u Luci. Drugi teret po količini prometa je sirovi šećer.

Tablica 11. Prikazuje kapacitete terminala sipkih tereta

Dužina obale	Gaz	Broj vezova	Kapacitet jednokratnog uskladištenja	Tehnički kapacitet pretovara	Kapacitet linije za uvrećavanje
230 m	9.70 m	1 kom	45.000 t	400 t/h	1000 vreća/h

U trenutku kad novi terminal rasutih tereta počne s radom očekuje se da će uprava Luke sadašnji terminal rasutih tereta prenamijeniti i preraspodijeliti sipkim, generalnim i ostalim teretima. Kod sipkih tereta, prvenstveno glinice dolazi do polemika i rasprava kakve posljedice za život građana grada Ploča ostavlja upravo glinica. Terminal je najbliži gradu pa u vremenskim prilikama jakih vjetrova također stvara se jaka prašina i ugrožava život građana. Toplo se nadam da će i terminal sipkih tereta ubrzo doživjeti osvježenje i modernizaciju i samim time udaljiti od grada.

2.1.5. Drvo

Terminal za drvo je najmanji terminal i po mom mišljenju nedovoljno iskorišten, samim time što je Luka u sunčanom i toplom podneblju a i najbliži prometni pravac do pilana iz drvom bogate BiH što je i uvjetovalo izgradnju terminala za drvo u Luci. Skladištenje se vrši u zatvorenim skladištima i natkrivenim površinama i na otvorenim površinama. Terminal za drvo je preuzeo i ulogu sabirnog centra pa se u luci obavlja i sušenje, sortiranje, rezanje i pakiranje građe prije otpreme na međunarodno odredište.

Tablica 12. Kapaciteti :

Dužina obale	Gaz	Broj vezova	Površina terminala	Natkriveno skladište	Otvoreno skladište	Jednokratno uskladištenje	Doradna radionica-pilana
110 m	9.2m	1 kom	46.464 m ²	2000 m ²	153.925 m ²	20 000 m ²	100 m ³ /dan

Tablica 13. Mehanizacija:

Viličari	Vučna mehanizacija
10 kom	7 kom

Mišljenja sam je terminal za drvo dosegao svoj maksimum jer i BiH sve više izvozi gotove proizvode kao što su namještaj, paketi i ostali proizvodi od drveta a sve manje se preko luke Ploče izvozi drvena građa.

Tako da će zbog šumama bogate BiH terminal za drvo uvijek postojati radi tih potreba al neće imati tendenciju širenja. Jedina šansa za bolji razvoj tog terminala je otvaranje tvornice za preradu drva u poslovnoj zoni Luke pa je moguć promet drvene građe u oba smjera, čak i kao uvoz za potrebe tvornice. Jer drvo je kao što znamo čist i ekološki potpuno prihvatljiv posao.



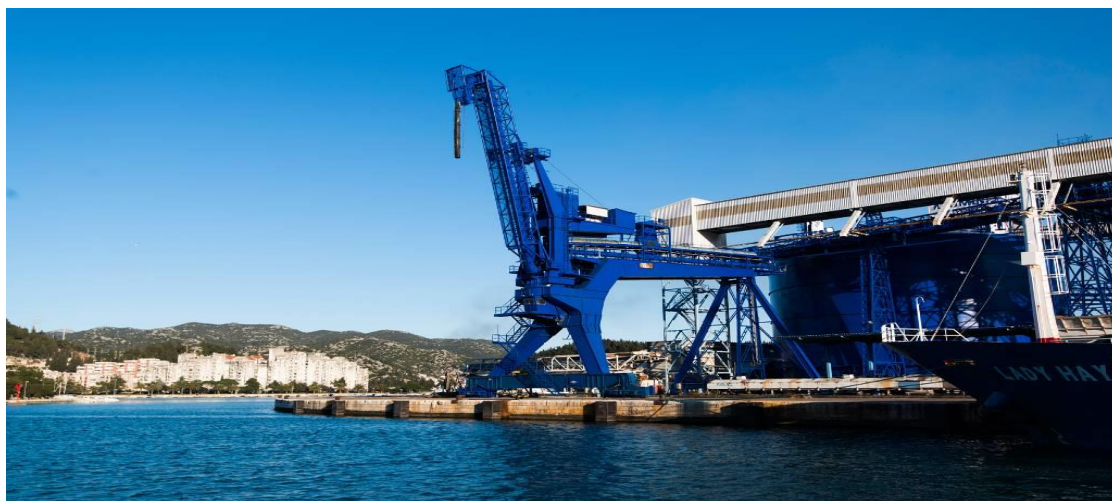
Slika 8. Natkriveno skladište terminala za drvo

2.1.6. Glinica i petrolkoks

Terminal za glinicu sastoji se od iskrcajne pumpe i silosa za glinicu. Silos za glinicu čelični je spremnik s pripadajućim transportnim sistemom koji omogućuje manipulacije istovara glinice iz vagona-cisterni, punjenje spremnika i pražnjenje spremnika u brod. Nažalost sistem istovara glinice odavno ne funkcionira kako bi trebao pa se glinica direktno iz brodskih štiva preko dozera iskrcava u vagona za prijevoz glinice. Otud i velika doza prašenja i prigovori Luci Ploče na osnovu ekoloških kriterija.

Tablica 14. Kapacitet silosa za glinicu

Jednokratno uskladištenje	Tehnički kapacitet pretovara
20.000 t	800 t/h



Slika 9. Oprema za prekcij glinice koja se sastoji od pumpe i silosa (koji nažalost nisu u funkciji)

Skladište za petrolkoks opremljeno je transportnim sustavom na principu transportnih traka te presipnih kolica za kontinuirano punjenje željezničkih vagona. Petrolkoks se također pretovara i skladišti na drugi način i to istovar iz brodskih štiva direktno na operativnu obalu broj 5. Promet petrolkoksa je u porastu pa tako i u trenutcima pisanja rada u Luku uplovljava panamax bulk carrier Hana sa oko 46.000 tona petrolkoksa.

Tablica 14. Kapacitet silosa za petrolkoks

Jednokratno uskladištenje	Tehnički kapacitet pretovara	Površina zatvorenog skladišta
10.000 t	260 t/h	2700 m ²

Manipulacije tereta moguće su u smjeru:

Brod-kamion-skladište

Skladište-vagon

Kao što sam već naveo u prethodnom tekstu nadam se da će puštanjem u rad novog terminala rasutih tereta doći do preraspodjele sadašnjeg na sipke terete, odnosno glinicu i petrolkoks kako bi manipulacija tim teretima odvijala u modernim i kvalitetnim uvjetima i tako se otklonila svaka mogućnost ekološke upitnosti jer ipak živimo u 2017-oj godini i mišljenja sam da uz sav novac i kapital ipak kvaliteta života je najbitnija stavka svakog čovjeka.

2.1.7. Kontejnerski terminal

Kontejneri su sadašnjost i perspektivna budućnost luke Ploče. Puštanjem u promet Koridora V c Ploče bi postalo glavna luka, BiH, Mađarske i Srbije a danas najviše robe putuje kontejnerima pa bi kontejnerski terminal, trenutni i u izgradnji imao sjajnu budućnost. Trenutno 95% svih kontejnera koji stignu u Luku Ploče su u tranzitu za BiH. Feeder linija je uspostavljena i ne tako davne 1999. godine i omogućila je povezanost Luke sa hub lukama na Jadranu i tako uključila Luku Ploče u svjetske kontejnerske tokove.

Novi kontejnerski terminal otvoren je 2011. Godine i pruža mogućnost prekrcaja standardnih 20` i 40`, refer te ostalih specijalnih kontejnera.

Tablica 15. prikazuje kapacitete,

Dužina obale	Gaz	Površina	Godišnji kapacitet
280 m	13.8 m	38.000 m ²	60.000 TEU

Tablica 16. prikazuje mehanizaciju

STS kontejnerska dizalica	Reachsteker 45 t	Heavy lift „Linde“ 42 t	Tug Master SISU	Prikolice
1 kom	3 kom	1 kom	2 kom	6 kom

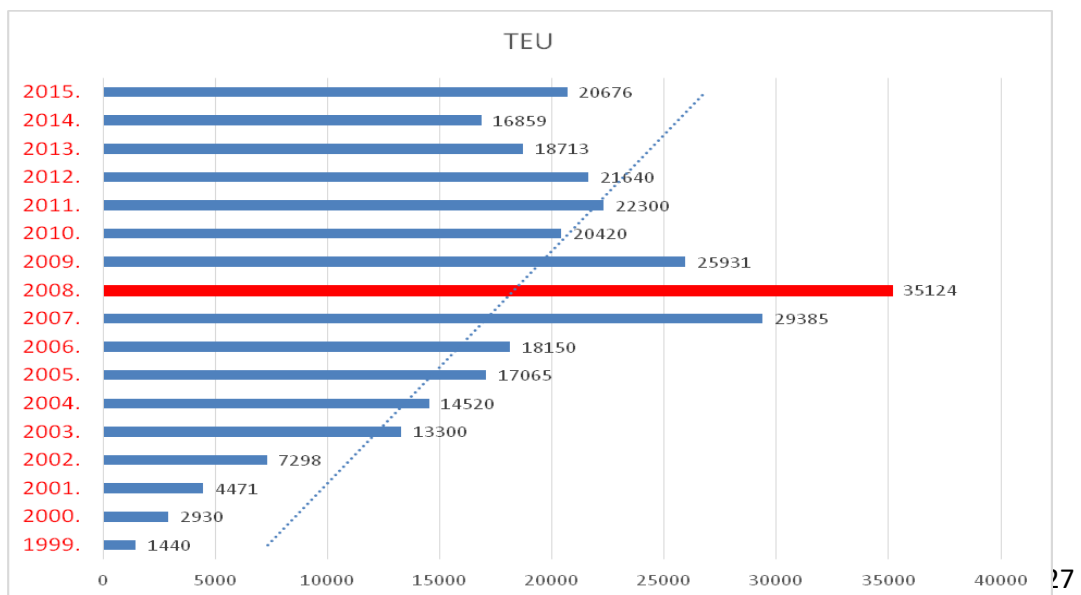
Kontejnerski terminal je najmlađi terminal Luke i još se pronalazi način povećanja prometa. Upravo posljednjih dana za kontejnerski promet je stigla sjajna vijest, Maersk Line jedan od najvećih ako ne i najveći brodar u svijetu nakon 5-godišnjeg prestanka rada preko Luke opet uvodi svoju servis liniju preko Ploča. No najveći problem je infrastruktura, toliko spominjani koridor V c i rekonstrukcija željeznice preko BiH za Mađarsku i Srbiju jer kako znamo uz Pomorski prijevoz onaj

željeznički je ipak drugi po cijeni prijevoza, naravno govorimo o isplativijem i jeftinijem. Tek izgradnjom infrastrukture i spomenutog koridora Luka Ploče može preuzeti dobar dio kolača od Luke Kopar i Rijeka i biti im donekle konkurentna, ako ne i jeftinija od njih.



Slika 10. STS kontejnerska dizalica

Grafički prikaz kontjerskog prometa u TEU po godinama



2.1.8. PJ Metković

Poslovna jedinica Metković je dio Luke Ploče a kroz povijest je poznato da je upravo ta stara trgovačka luka čiji procvat seže u daleku 1891. Godinu kada je izgrađena pruga uskog kolosijeka Sarajevo-Metković. Zbog ograničenog gaza rijeke Neretve luka je u stanju primiti manje brodove, a najveći posao je onaj manjih brodova za cement jer Poslovna jedinica metković posjeduje adekvatni silos za daljnju otpremu cementa, a specijalizirana je još i za granulirani i druge vrste kamena. Od 1982. godine Luka Metković posluje u sastavu Luke Ploče odnosno vodi se kao jedan od terminala luke Ploče (nešto slično kako Luka Rijeka sa svojim terminalima Bakar, Bršica Raša)

Tablica 17. Terminal za pretovar troske

Dužina obale	Dubina rijeke	Kapaciteti jednokratnog uskladištenja	Obalna dizalica nosivosti 5t	Utovarivači
500 m	5m	10.000 t	1 kom	1 kom

Tablica 18. Terminal za pretovar rasutog cementa

Dužina obale	Dubina rijeke	Kapacitet jednokratnog uskladištenja	Tehnički kapacitet pretovara
110 m	5 m	4000 t	200 t/h

Tablica 19. Terminal za pretovar generalnih tereta

Dužina obale	Dubina rijeke	Auto-dizalice	Viličari	Traktori	Otvorena skladišta	Zatvorena skladišta
200 m	5 m	3 kom	4 kom	1 kom	10.000 m ²	1300 m ²

2.2. POSLOVANJE

Poslovanje Luke Ploče je u konstantnom porastu. Najveći udio posla su rasuti tereti (Ugljen), Kontejneri te tekući tereti (naftni derivati). Doduše porast je spor al stabilan. Valja napomenuti jednu bitnu činjenicu, a to je da Luka Ploče plaće svojim zaposlenima isplaćuje redovito i uz sva ulaganja i krize a nova mehanizacije i oprema se kupuju kako prilike dozvoljavaju. Možda vrlo bitna stavka budućeg poslovanja je zaokret luke, ulaganje u nautički turizam, pa je tako tvrtka Pločanska plovidba d.o.o. krenila u nabavku plovila. Trenutno su u posjedu 3 motorne jedrilice: Elan Impression 514, Sun Odyssey 419 i Sun Odyssey 349. U projektu je i izgradnja Marine sa 400 vezova u Pločama pa se ovaj poslovni potez Luke čini sasvim logičan i opravdan.



Slika 11. motorna jedrilica Cesarica (Elan Impression 514) novi smjer Luke

Lučki rekordi :

2007. godina 692 broda prošla kroz luku

2008. godina prevezeno 2.667.000,00 tona ugljena

2008. godina 35.000 TEU jedinica u luci.

Iako su svi rekordi iz 2007-2008. godine predviđanja su da će te brojke narednih godina biti naveliko premašene.

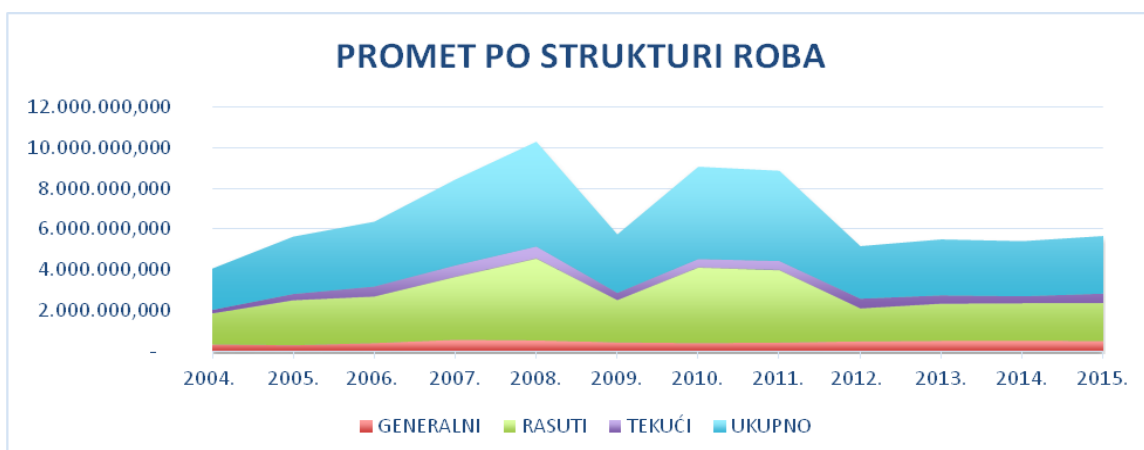
2.2.1. Struktura poslovanja

Poslovanje Luke stabilno je i kontinuirano, a tradicija duga 70 godina nije prekinuta čak ni u ratnom razdoblju od 1991. do 1995. godine, kada je Luka radila na pet do deset posto iskorištenosti svojih kapaciteta. Najbolji su pokazatelji uspješnosti statistika i službene brojke koje iz godine u godinu potvrđuju vodeću poziciju koju Luka Ploče ima:

Rekordan promet Luke Ploče od 5,142 milijuna tona u 2008. godini. U strukturi tereta u Luci Ploče prevladavaju rasuti tereti, primarno ugljen. Tokom proteklih 20 godina, u prosjeku 450 brodova godišnje uplovi u Luku Ploče.

Tablica 19. Promet po strukturi roba:

Godina	Generalni	Rasuti	Tekući	ukupno
2004.	346.586,148	1.518.017,137	166.717,858	2.031.321,143
2005.	301.194,331	2.211.344,951	302.841,763	2.815.381,045
2006.	405.378,606	2.290.949,379	484.859,566	3.181.187,551
2007.	565.203,992	3.097.988,992	551.542,386	4.214.735,370
2008.	539.417,898	4.026.892,108	576.130,444	5.142.440,450
2009.	438.548,528	2.079,849,176	350.407,404	2868.805,108
2010.	403.173,837	3.724.423,361	402.229,049	4.529.826,247
2011.	428.358,179	3.566.966,117	435.439,308	4.430.793,604
2012.	488.254,892	1.624.599,441	469.254,215	2.582.108,548
2013.	515.168,356	1.829.691,637	401.375,874	2.746.235,867
2014.	527.239,867	1.838.346,135	338.140,943	2.703.726,945
2015.	503.028,911	1.863.114,263	464.508,814	2.830.651,988



Grički prikaz prometa robe po strukturi roba od 2004 – 2015. godine

U samo prvih pet mjeseci ove godine u luci Ploče je pretovareno nešto više od 1,2 milijuna tona robe, što predstavlja, u usporedbi s istim prošlogodišnjim razdobljem kada je pretovareno 1,1 milijuna tona, povećanje od deset posto. Najveći rast prometa ostvaren je kod tekućih tereta, 34 posto, devet posto porastao je promet rasutih/sipkih tereta, dok su generalni tereti pali za šest posto. Zabilježen je pad prometa kontejnera za dva posto (s 9774 na 9567).

Tekuće terete predstavljaju naftni derivati, među rasutim teretima najzastupljeniji su glinica, ugljen, petrolkoks i šećer, a među generalnim vreće i FE proizvodi. U prvih pet mjeseci obrađeno je 169 brodova. Tijekom ovogodišnjeg svibnja ostvaren je promet od 242 tisuće tona, a u pločansku luku uplovilo je 35 brodova.

3. BUDUĆNOST LUKE PLOČE

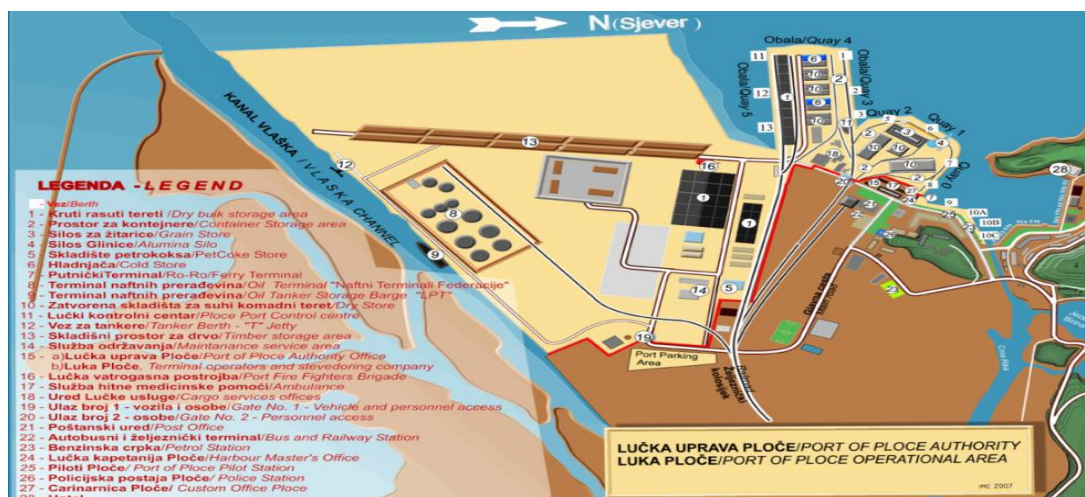
Kako bi svojim partnerima i korisnicima usluga Luke Ploče osigurala kvalitetnu uslugu i suradnju, konstantno investiranje u razvoj Luke primarni je cilj. Daljnjim ulaganjima u Luku, ulaže se u rast i razvoj lokalne zajednice, ali i cijele Hrvatske.

Trenutno je preko pet novih projekata koji će Luci i Pločama donijeti gospodarski preporod te prijeko potrebna nova radna mjesta, a modernizacija poslovnog procesa rezultirat će boljim poslovnim ostvarenjima.

Dakako da sva ulaganja u Luku i poslovanje Luke u narednim godina uvelike ovisi o jačanju gospodarstva BiH i otvaranju koridora V c jer tada Luka Ploče postaje najbrža i najisplativija Luka cjelokupnom gospodarstvu BiH, te dobrom dijelom Srbije i Mađarske.

3.1. TERMINALI U IZGRADNJI

Trenutno je u Luci više od 5 projekata u realizaciji, vrijednost investicija premašuje 550 milijuna kuna, a riječ je od 230 hektara razvojnih površina.



Slika 12. Razvojne površine Luke ploče

Terminal Rasutih tereta

Parcela na kojoj se gradi Terminal za rasute terete dio je postojećeg lučkog područja. Nalazi se na desnoj obali ušća kanala Vlačka, a ima površinu od cca 240.000 m². Smještaj ovog terminala na rubnom je dijelu luke, najudaljenijem od grada Ploča, čime se jamči u potpunosti zanemariv utjecaj na urbanu zonu u ekološkom smislu. Bitno je naglasiti kako će pri rukovanju rasutim teretom biti primjenjeni najviši ekološki standardi. Osim eliminiranja mogućih prašenja na grad Ploče pri nepovoljnim vjetrovima, ovakav položaj omogućit će i puno veći kapacitet prihvata rasutog tereta te poboljšanje prekrajne tehnologije. Isto tako, lokacija omogućava povoljniji pristup s mora i kopna. Rasuti tereti predstavljaju okosnicu lučkog prometa.

Površina terminala: 240.000 m²

Duljina obale: 365 m

Gaz: 18 m

Mogućnost priveza plovila: do 180.000 DWT

Godišnji kapacitet prekrcaja: 4.600.000 t (moguće povećanje do 6.200.000 t)

Investicije na terminalu: Oprema za ukrcaj i iskrcaj; transportni sustav i transportna traka; slaganje i povrat opreme; ukrcajna postaja za vagone.

Projekt bi trebao biti dovršen 2017. godine.

Kontejnerski terminal

Iako je otvoren 2011. godine trenutno zadovoljava sve potrebe kontejnerskog prijevoza, dakle 60.000 TEU jedinica. Naravno planira se produljivanje postojeće obale do 330 m te povećanje skladišnog prostora do 0.25 ha

Terminal za tekuće terete

Projekt izgradnje terminala za tekuće terete obuhvaća izgradnju potpuno novog terminala ukupne površine 160.000m² s kapacitetom za skladištenje naftnih proizvoda od 280.000m³ i 35.000m³ za skladištenje ukapljenog naftnog plina.

U prvoj fazi projekt planira se izgraditi 50.000m³.

Unutar terminala planiraju se odjeli za:

-skladištenje naftnih proizvoda – 280.000 m³

-skladištenje UNP – 31.000 m³

-skladištenje kemikalija – 12.000 m³

-skladištenje biogoriva – 2.000m³

-željeznički prekrcaj

-kamionski prekrcaj

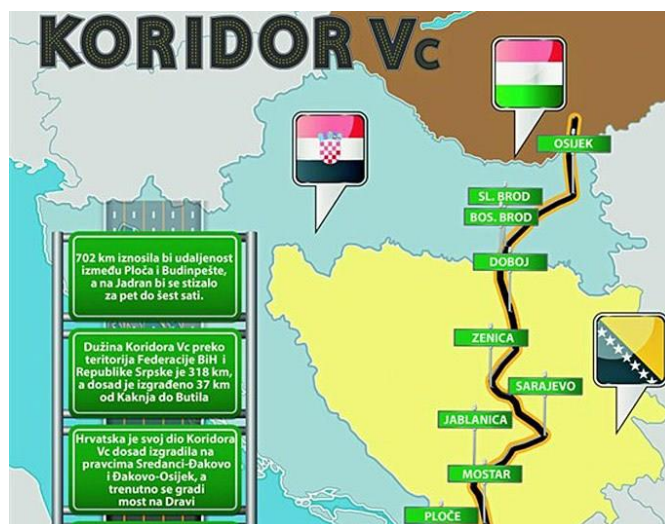
-pročišćivač za otpadne vode

-postrojenje za čišćenje željeznica i kamiona

3.2. PROMETNICE U IZGRADNJI

Kao što nam ranije spomenuo od strateške važnosti za Luku Ploče je koridor Vc. Trenutno su dijelovi koridora u izgradnji a jedna od najbitnijih investicija je most Svilaj koji se nalazi na trasi autoceste A5 Beli-Manastir-Osijek-Svilaj-Ploče u sklopu izgradnje dijela međunarodnoga paneuropskog cestovnog koridora Vc. Izgradnju sufinancira i Europska unija iz instrumenta za povezivanje, a pretpostavke su da će se već 2022. Ili 2023. Godine imati poveznica od Budimpešte do Ploča.

Izgradnja ovoga mosta poboljšati će povezanost Hrvatske i Bosne i Hercegovine, te pridonijeti boljoj povezanosti BiH sa zapadom Europe. No kako to uvijek biva, jedna karika je uvijek slabija u lancu pa najviše problema stvara sama BiH kojoj je uz Luku Ploče koridor V c od strateške važnosti. Iako nije realno očekivati izgradnju svih objekata na autocesti kroz Bosnu i Hercegovinu u ovom kratkom roku, ali i da se može realizirati veći broj objekata te, uz manje premosnice, promet može teći prema Luci Ploče.



Slika 13. koridor V c

Naravno uz cestovni koridor V c od velike je važnosti i modernizacija željeznica i rekonstrukcija željezničke pruge jer ipak kroz povijest upravo željeznica je bila okosnica nastanka i razvoja Luke Ploče

4. ZAKLJUČAK

Iako relativno mlada Luka Ploče se othrvala političkim i ekonomskim nedaćama i u velikoj je mogućnosti u nadolazećim godinama iskoristiti svoj geostrateški položaj. Naravno da uvelike ovisi o gospodarstvu susjedne BiH i izgradnji već puno puta spomenutog koridora V c. Ploče je mali i mladi gradić nastao upravo zbog Luke, pa kao stanovnik tog malog grada, a i zaposlenik Luke znam od kolikog je značaja Luka za cijelokupan neretvanski kraj.

Domovinski rat, kao i neke loše političke odluke te ekonomske krize posljednjih godina su vjerojatno znatno usporile rast i razvoj Luke i grada. Toplo se nadam da će sadašnja i buduće uprave Luke nadjačati sve izazove koji se pred njih stavljaju i da će Luka (simbol ovog grada) i dalje rasti i biti izvor prihoda mnogim obiteljima čiji članovi rade za i oko Luke.

CONCLUSION

Although relatively new, the Port of Ploče has resisted political and economic troubles and has a high possibility to use its geostrategic position in the coming years. Of course, it depends a lot, on the economy of the neighbouring B&H and on the construction of a corridor which has been mentioned many times in the past - V c. Ploče is a small town, built precisely due to the Port, and therefore as a resident of that small town, and also as the employee of the Port I am aware of the importance of the Port for the whole Neretva region.

The Homeland War, as well as some bad political decisions and the economic crisis in the recent years, have probably slowed down the growth and development of Luke and the town. I hope that the current and future administration of Ports will overcome all the challenges that lie ahead and that the Port (the symbol of this town) will continue to grow and be a source of income for many families whose members work for and around the Port.

5. LITERATURA

Luka Ploče, Ivo Smoljan 1996. godina

Ploče i okolica u tematskim radovima 1984-1994. , Ante Kovačević

<http://www.luka-ploce.hr/hr/> (službena stranica Luke Ploče)

<http://www.ppa.hr/hr/> (službena stranica Lučke Uprave Ploče)

<http://www.plocesailing.com/en> (stranica tvrtke smjera Nautičkog turizma)

www.google.hr // luka Ploče

<https://www.facebook.com/lukaploce.hr/>