

NIKOLA MALIĆ, dipl. inž.
"Tranzit" RO luka i skladišta
Osijek

Tehnologija prometa
Pregled
UDK: 627.3
Primljeno: 10.05.1989.
Prihvaćeno: 27.06.1989.

DRUŠTVENO EKONOMSKA I PROMETNO TEHNOLOŠKA OPRAVDANOST DISLOKACIJE STARE LUKE OSIJEK U NOVI LUČKI KOMPLEKS "TRANZIT" U NEMETINU

SAŽETAK

Rad predstavlja sistematiziranu građu koja se odnosi na usporedbu dviju lokacija RO Luka i skladišta Osijek "TRANZIT". Nakon toga argumentirano se opravdava poslovanje i gradnja novih sadržaja luke na lokaciji Nemetin. Pokazatelji rada u proteklih pet godina upućuju na to da postoji društveno - ekonomska i prometno - tehnološka opravdanost dislokacije stare luke Osijek u novi lučki kompleks "TRANZIT" u Nemetinu.

1. UVOD

Kada je 1978. godine početa gradnja nove luke na području istočne industrijske zone na ulazu u grad s istočne strane, na prilazu od Vukovara i Bogojeva, na 13. kilometru desne obale Drave od ušća u Dunav ili, jednostavnije rečeno, na kraju grada Osijeka i na početku sela Nemetin, stanovnici Osijeka su velikim odobravanjem pozdravili ovaj zahvat Radne organizacije "Tranzit" Osijek.

A kako i ne bi! Osječka riječna luka smještena je u središnjem dijelu grada, u duljini od 1890 metara, stiješnjena između desne obale Drave i tadašnje glavne gradske prometnice obrubljene stambenim sadržajem, tramvajskom prugom, a u najvećem dijelu sadržajima Opće bolnice.

Zaista veći razlog za dislokaciju luke nije bio potreban.

2. POSTOJEĆE STANJE I DOSADAŠNJI RAZVOJ LUČKOGA KOMPLEKSA "TRANZIT"

2.1. Osnovne položajne značajke Osijeka

Osijek je središte istočnohrvatske makroregije i jedno od pet razvojnih težišta SR Hrvatske. U evropskom prostoru Osijek se ističe svojom položenosti u podunavsku evropsku regionalnu okosnicu razvoja. Nizinski

kontinentalni prostor uz rijeku Dravu zajedno s posavskim razvojnim pojasom određuju Osijek kao važnu točku u spajanju Podunavlja i Jadrana. Odatle proistječe istaknutost prometnih tranzitnih funkcija Osijeka u širim jugoslavenskim i međunarodnim relacijama.

Prometne tranzitne funkcije Osijeka do punog će izražaja doći zaokruženjem riječnoga kanalnoga plovidbenog sustava Rajna - Majna - Dunav, te izgradnjom transevropske autoceste: mađarska granica Osijek - Kordeljevo.

Prema bilateralnom sporazumu između vlada NR Mađarske i SFR Jugoslavije, 1978. godine, rijeka Drava postaje međunarodni plovni put sve do 198. kilometra kod Đurđevca, i to za brodove naše dvije zemlje. Osijek je rijekom Dravom, kao međunarodnim plovnom putom, uključen ne samo u domaći nego i u međunarodni riječno - kanalni promet. Rijeka Drava i pristanište Osijek imaju status međunarodnoga plovnog puta do Osijeka i stalnoga graničnoga riječnog prijelaza za robni i putnički promet.

Riječni promet Dravom ima dugu tradiciju, a Osijek je osnovna točka dravskoga plovnog puta. No ni sam riječni promet niti kombinirani načini prijevoza u nas se još dovoljno ne koriste u cjelini, pa ni Osijek ne može odgovarajuće vrednovati svoje položajne prednosti.

U Osijeku se spajaju relativno brojni cestovni i željeznički prometni pravci. Tako se u željezničkom čvoru Osijek spajaju pruge Vinkovci - Osijek, Beli Manastir - Osijek, Dalj - Osijek, Našice - Osijek i Strizivojna - Vrpolje - Osijek. Značenje regionalnih i drugih funkcija željezničkog čvora Osijek ogleda se i u veličini prometa ovim prugama od deset milijuna tona tereta godišnje. Cestovna mreža je još gušća nego željeznička. Osim magistralnih cesta koje su ujedno razvrstane i kao evropske ceste, Osijek je povezan i mrežom regionalnih i lokalnih česta.

U zračnom prometu Osijek je povezan s cijelim svijetom, jer Aerodrom "Osijek"

omogućuje avionski promet robe. Osim toga, Osijek posjeduje najmoderniju automatsku telefonsku centralu.

Prometna mreža Osijeka ima vrlo važnu funkciju opsluživanja razvijenog industrijskog središta, snažne poljoprivredne proizvodnje i šumskog i drvnoprerađivačkoga kompleksa slavonsko - baranjske makroregije. Međutim, prometna mreža ima veliku tranzitnu funkciju u širim jugoslavenskim i međunarodnim relacijama i funkciju međuregionalnog povezivanja.

Položenost Osijeka uz sjevernu granicu naše zemlje ne pokazuje se kao kočnica uspješnoga društveno - ekonomskog razvoja Osijeka, već mu daje mogućnosti ubrzanog razvoja. Tome pridonosi smještaj Osijeka na desnoj obali rijeke Drave, kao najsjevernije luke u Jugoslaviji.

2.2. Osnovne položajne značajke luke

Do godine 1983. "Tranzit" Osijek je poslovao kao radna organizacija luka i skladišta samo na lokaciji luke u Osijeku, smještene u središtu grada na desnoj obali Drave u zoni od km 17 + 000 do km 18 + 890. Ta lokacija luke datira od 16. veljače 1903. kada su parobrodi Dunavskoga parobrodarskog društva počeli primati razne pošiljke i tere-te. Nakon toga Osijek je postao važno prekrcajno mjesto u kombiniranim prijevozima od pomorskih luka Rijeke i Trsta i željeznicom do Osijeka, te dalje šlepovima Dravom i Dunavom u Srednju Evropu. Godine 1912. izgrađena su prva skladišta, a godišnji promet u to doba procjenjuje se na oko 60 000 tona. Nakon beogradskog, osječko pristanište bilo je drugo pristanište u zemlji. Dana 7. siječnja 1956. poduzeće "Tranzit" izdvaja se iz sastava RO "Panonija" Osijek i počinje samostalno djelovati na staroj lokaciji luke koja raspolaže lučkom površinom veličine samo 7,3 ha, a budući da se radi o lokaciji u središnjem području grada, ona ima mnogo nedostataka.

Nova je lokacija u Nemetinu na sjeveroistočnoj granici Osijeka u zoni od km 12 + 600 do km 16 + 300. Tu je za potrebe luke rezerviran prostor veličine 400 ha, od čega je za sadašnje potrebe predviđeno korištenje 174 ha. Ta lokacija luke pripada prostoru istočne industrijske zone Osijeka, koja zadovoljava suvremene lokacijske zahvate. Luka ima potrebne cestovne i željezničke veze. Smještena je na raskrsnici ceste Osijek - Vukovar - Bogojevo, a obližnja cestovna Obilaznica Osijeka omogućuje vrlo povoljno kretanje i distribuciju teretnih vozila. Ujedno je luka povezana s teretnom željezničkom

stanicom Nemetin, izgrađenom u neposrednoj blizini. Blizina željezničkoga kolodvora omogućuje brz i efikasan prihvata i manipulaciju maršrutnih vlakova s vagonima nosivosti od 55 tona.

2.3. Dosadašnji razvoj lučkoga kompleksa

Osječko pristanište spominje se već u III. stoljeću naše ere, a u XIX. stoljeću Osijek je imao više parobrodarskih linija. Postojeća lokacija luke datira još od prije I. svjetskog rata, a razvojni skok zabilježila je sredinom sedamdesetih godina ovog stoljeća. Pri kraju 1974. godine u pogon je stavljen suvremeni terminal za prekrcaj rasutih tereta koji je dostigao kapacitet od 1,9 milijuna tona tereta godišnje. Terminal obavlja prekrcaj željezne rude namijenjene Austriji u sklopu širega kombiniranog transporta, te ostalih rasutih tereta.

Kako je postojeća lokacija luke sve teže udovoljavala transportnim zahtjevima, a posebno je prostor postao "usko grlo" u obavljanju manipulacija pri prekrcaju i skladištenju razne robe i istodobno se sve teže uklapao u urbani ambijent Osijeka, Odbor za privredni razvoj i Komisija za saobraćaj Izvršnog vršnog vijeća Skupštine Osijeka odobrili su studiju o dugoročnom razvoju RO "Tranzit".

Tako je 1978. godine početa gradnja luke u plavnom i močvarnom dijelu grada, nepodobnom za stambenu zonu, a još manje za suvremenu industrijsku zonu. Krčeći močvarno raslinje i nasipajući teren do pet metara visine uz velike napore i odricanja radnih ljudi "Tranzita" i pomoć DPZ u prvoj trećini godine 1983. upotrebi je predana prva faza luke na novoj lokaciji. U najnovije doba, 1986. godine, započeta je gradnja suvremene riječne luke, i to gradnjom okomite obale koja je bitno povećala efikasnost luke. Ujedno je izvršen prokop novoga korita rijeke Drave radi regulacije plovidbe i formiranja lučkog bazena.

Promet luke godine 1939. iznosio je oko 200 tisuća tona, 1977. blizu 500 tisuća tona, 1983. godine - 2 194 349 tona i 1986. - 2 334 tisuća tona.

Promet luke obuhvaća masovne i rasute tere-te, pogodne za riječni i željeznički promet. I dok je rast prometa od 1977. do 1983. godine bio intenzivan, zadnjih nekoliko godina je usporen. Razlog je u tome što uz izgradnju infrastrukture nove luke i preseljenje nekih sadržaja sa stare luke (dizalice) nisu izgrađeni i prateći objekti (skladišta).

Istodobno, u zadnjih nekoliko godina sve je manje izravnih prekrcajnih manipulaci-

ja, pa se kapaciteti luke moraju koristiti u indirektnoj manipulaciji tj. sa skladištenjem. Određeno mjesto u poslovanju luke sve više zauzimaju ne samo usluge vezane za prekrcaj i skladištenje nego i proizvodni sadržaji, kao što je separacija šljunka i koksa, asfaltna baza i izrada svježeg betona. Osim toga u području je prometne djelatnosti i prodaja šljunka i pijeska te gotovog betona. U lučkom kompleksu uz djelatnost "Tranzita" odvija se i djelatnost drugih radnih organizacija, a neke od njih imaju i zasebna skladišta.

2.4. Postojeći sadržaji i funkcija stare luke

Sadržaji i funkcija stare luke uvjetovani su i razvojnim kontinuitetom RO "Tranzit" i tokovima unapređenja prijevozne i manipulacijske tehnologije. A izgradnjom nove luke u postojeće sadržaje stare luke prestalo se ulagati, tako da ona ne može pratiti razvoj prometne tražnje. Opasnost od tehnološke zastarjelosti i propadanja sadržaja iz godine u godinu je sve veća. A kontinuiranim preseljenjem važnih sadržaja (dizalice), pratećih sadržaja (mehaničke radionice), transportnih i prekrcajnih sredstava osnovna funkcija stare luke stalno osiromašuje.

Na staroj lokaciji luka ima 520 m kose operativne obale i tu su ostala dva osnovna transportno - manipulacijska uređaja: jedna lučka dizalica nosivosti 50 kN i transportna traka (terminal) za rasute terete.

Stara luka raspolaže sa 12,5 tisuća m² prekrcajnoga skladišnog prostora. Industrijski kolosijeci dugi su 1,7 km i imaju vagu za dvoosovinske vagone. U sklopu luke izgrađene su potrebne cestovno - prometne i parkirališne površine. Na staroj lokaciji luke ima poslovnih zgrada u kojima osim vlastitih radnika administrativne poslove evidentiranja riječnih i kopnenih prometala obavljaju i radnici milicije, ŽTP-a i carine.

U sklopu stare luke Carinarnica Osijek ima svoje sadržaje (poslovna zgrada i parkiralište) za obavljanje carinskih poslova. Ujedno, unutar tih sadržaja obavljaju se carinske formalnosti na cestovnim transportno prometnim sredstvima koja se ne manipuliraju u luci.

Već iz do sada prikazanih postojećih kapaciteta na lokaciji stare luke vidljivo je da se radi o velikim sredstvima uloženim u staru luku koja iznose oko 2 500 000 000 dinara, po cijenama iz 1986. godine.

Važan ograničavajući činilac jeste kosa operativna obala, te pri niskim vodostajima manipulacije brod - kopno postaju nemoguće, a najčešće su otežene i usporene. Budući da je luka položena na riječnoj obali, ona je

otvorenog tipa. Osim toga, zbog veće važnosti nove luke, plovni put redovito se ne održava redovito, pa je i to ograničavajući činilac. Pri nižim vodostajima riječna prometala ne mogu doći do stare luke.

Na staroj lokaciji luke poslove prekrcaja, manipulacije i skladištenja robe obavlja 43 radnika. U toku 1986. godine na lokaciji stare luke izmanipulirano je 202170 tona. U skladištima je izmanipulirano 51896 tona, obrađena su 153 plovna objekta, 4556 vagona, što čini oko 11% ukupne manipulacije u luci "Tranzit", 40% obrađenih plovnih objekata i 51% vagona.

To bi ukratko bio pregled postojećih sadržaja i funkcija stare luke koja ona sada ima.

2.5. Postojeći sadržaj i funkcija nove luke

Na novoj lokaciji u istočnoj zoni rezerviran je prostor za razvoj nove luke koja će zadovoljavati potrebe u vrlo dugom razdoblju.

Izgradnja industrijske zone osniva se, između ostalog, i na razvoju suvremene prometne infrastrukture.

Jedna od osnovnih funkcija luke jest povezivanje riječnog i kopnenog prometa. U tu svrhu postoje i površine za stajanje riječnih i kopnenih prometala između kojih se obavlja prekrcaj. Luka na novoj lokaciji raspolaže sa 2,35 km operativne obale, s više od 7 km industrijskoga kolosijeka i sidrištima duljine 2,1 km.

Na novoj lokaciji postoji razgranata mreža cestovnih prometnica i velika površina otvorenoga skladišnog prostora. Luka ima i poslovnu zgradu smještenu na lokaciji.

Važan ograničujući činilac rada luke je kosa obala te je upravo dovršeno 100 metara vertikalne obale.

Da bismo bolje upoznali novu luku i njene sadržaje, vratimo se najprije na već spomenutu 1983. godinu kada je nova luka počela s radom. Da bi to bilo moguće, izgrađena je kompletna infrastruktura (nasiplano je 1,5 milijuna m³ pijeska, izvedena kompletna električna instalacija, priključak vode, telefona, ucjevljenje kanala Palčić). Izgrađene su prometnice (ceste i industrijski kolosijek) te parkiralište za vozila. Za potrebe prekrcaja izgrađena je kosa obala, kran-ska staza i plato za rasute terete, a započeta je gradnja vertikalne obale. Osim toga, do kraja 1986. godine izgrađena je i mehanička radionica za mobilnu mehanizaciju i popravak kontejnera, porta s rampom i žičanom ogradom, postavljene su dvije separacije i betonara. Od opreme nabavljen je brod, autodizalica nosivosti 100 tona, dvije portalne di-

zalice, teretna vozila, utovarivači i viljuškari. Ukupna ulaganja u novoj luci do 31. prosinca 1986. po cijenama iz 1986. godine, iznose 8 639 364 000 dinara.

U godini 1986. intenzivno se radilo i na izgradnji tj. dogradnji. Najveće ulaganje u 1986. godini bila je izgradnja vertikalne obale u duljini od 100 metara. Osim toga asfaltiran je i plato za potrebe uskladištenja nove robe (kalafonija, ugljena iz Lukavca i sl.) ukupne površine 9300 m², započeta je gradnja nadstrešnice za mobilnu mehanizaciju, te refulirano 40 000 m³ pijeska za potrebe i gradnju novog skladišta koje će se nalaziti u sklopu carinske zone. Izgrađeno je zatvoreno skladište površine 2000 m².

Osim vlastitih ulaganja i građevinska operativa Osijeka ugradila je svoje kapacitete na prostoru nove luke. Tako je "Poduzeće za ceste" izgradilo svoju asfaltnu bazu, GRO "Gradnja" Osijek također je postavila svoju asfaltnu bazu i betonaru.

Prikaz izgradnje do 31. prosinca 1988. u novu luku RO "Tranzit" Osijek

1. Industrijski kolosijek	8,5	km
2. Kranska staza	330	m
3. Plato kranske staze	3300	m ²
4. Cesta Nova luka	4,3	km
5. Plato za rasute terete	34 000	m ²
6. Kosa obala	230	m
7. Vertikalna obala	100	m
8. Priključak vodovoda	2,5	km
9. Priključak struje	3,5	km
10. Refuliranje pijeska	1500 000	m ³
11. Parkiralište za vozila	1500	m ²
12. Žičana ograda	100	m
13. Porta s rampom		
14. Mehanička radionica	880	m ²
15. Nadstrešnica za mobilnu mehanizaciju	100	m ²
16. Učevljenje kanala "Palčić"	340	m
17. Separacija šljunka I.		
18. Separacija šljunka II.		
19. Betonara		
20. Prokop novoga korita		
21. Zgrade		
22. Telefonski priključak i centrala		
23. Brod		
24. Autodizalica "Luna"		
25. Teretno vozilo	2	kom.
26. Dizalica portalna à 6 tona	3	kom.
27. Dizalica portalna à 20 tona	1	kom.
28. Dizalica portalna à 27 tona	1	kom.
29. Ostala oprema		
30. Teretni terminal s poslovnica i parkiralište za 200 teretnih vozila (kamiona).		

Radne organizacije "Panonija", Tvornica žigica "Drava" te "Intereuropa" izgradile su za vlastite potrebe zatvoreno skladište u sklopu luke.

U daljnjem tekstu dajemo prikaz pojedinačnih ulaganja do 31. prosinca 1986.

2. Potrebe daljeg razvoja luke

Osnovnu funkciju luke prate i druge funkcije: unapređenje trgovačke suradnje, povećanje izvoza, pružanje transportnih, špediterskih, osiguravajućih i drugih usluga, opskrba prometala gorivom i slično. Kao i mnoge druge riječne luke, i osječka luka u pogledu zastupljenosti pojedinih funkcija pokazuje određene tipičnosti koje većinom proistječu iz pretežnosti rada s određenim vrstama masovnog tereta.

Potreba za povećanjem međunarodnog prometa, razvoj tehnologije integralnog transporta i jačanje naše konkurentske sposobnosti zahtijevaju širenje paleta lučkih funkcija, specijalizaciju luke i povećanje kvalitete usluga. Osim usluga unutar lučkih sadržaja određeno mjesto zauzimaju i proizvodni sadržaji osječke luke, kao što su separacija šljunka, koksa, asfaltna baza i izrada betonskih proizvoda.

Iz svega toga vidljivo je da je lučka infrastruktura vrlo skupa i ima dulje rokove izgradnje. Stoga je vrlo teško postići ravnotežu između infrastrukturnih sadržaja i potražnje za lučkim uslugama. Promjene potražnje prije svega moraju biti praćene promjenama mobilnih sredstava - manipulacijskih uređaja.

Najlakše se mijenjaju cestovni, nešto sporije željeznički a najsporije obalni infrastrukturni sadržaji.

Razvoj moderne luke mora pratiti i uređenje riječnog toka (plovnost Drave). U uvjetima koji danas vladaju u privredi osječka luka barem nastoji zadržati nužni razvojni potencijal. Veće i kvalitetnije učinke moći će dati tek s potpunijim sadržajima. No bez pomoći DPZ-a na uređenju plovnosti rijeke Drave luka "Tranzit" neće moći osigurati tako velika sredstva iz svog poslovanja.

Iz već dosad prikazanoga postojećeg poslovanja i dosadašnjeg razvoja luke, uz sadržaje odgovarajućeg porasta prometa luke, očita je potreba daljeg razvoja i u sadržajnom i u funkcionalnom pogledu. Ta je potreba potpuno jasna već i stoga što bi rad na staroj lokaciji luke trebao prestati zbog ograničujućih činilaca (kose obale, smještenosti u središtu grada, dislociranosti od nove luke itd.). Postojeće sadržaje stare luke trebalo bi prebaciti u sklop nove luke, no

također uz pomoć odgovarajućih organa DPZ-a.

2.6. Lučki kompleks u društvenim i urbanističkim planovima

U Prostornom planu SR Hrvatske ističe se kako za unapređenje riječnog prometa u republici postoje dobri uvjeti, budući da je riječni promet važan za povezivanje Jadrana s Podunavljem.

Prema tom planu ističe se i prognozira intenzivniji razvoj osječke luke, i to modernizacijom uređaja, povećanjem prostora i kompletiranjem sadržaja, uključujući i carinsku zonu te izgradnju skladišta na novoj lokaciji. S obzirom na prekrcajnu i skupljačko - distribucijsku funkciju luke, ona se ističe u svim urbanističkim planovima.

2.7. Osnovne odrednice razvoja

U vezi s već spomenutim prokopom novoga korita Drave, dugoročno gledano, osječka luka pretvara se iz otvorenog tipa u zatvorenu (bazensku) luku, s vertikalnom obalom, što će joj znatno omogućiti povećanje iskorištenosti kapaciteta.

Takvi zahvati ne dopuštaju dislociranost skladišnih kapaciteta na lokaciji stare luke, nego zahtijevaju smještaj svih kapaciteta u sklopu novoga lučkoga kompleksa.

Zbog nedostatka investicijskih sredstava teži se faznoj gradnji i faznoj nabavi potrebne opreme uz pomoć DPL. Postupno će se graditi nova skladišta potrebna za prihvata robe unutar novoga lučkoga kompleksa, srazmjerno povećanju opsega usluga.

Takvim pristupom i lociranjem luke na jednom mjestu postigla bi se funkcionalnost svih sadržaja, smanjili manipulativni troškovi, a veća pozornost bi se mogla posvetiti razvoju upravljačko-informacijskog sustava i sustava kontrole.

2.8. Plan razvoja pojedinih sadržaja

Predviđa se da će godine 2000. na sidrište nove luke doplovljavati prosječno dvanaestak plovila dnevno, a najviše oko 20 plovila. S obzirom na nosivost i duljinu plovila za takav rad bit će potrebna obala duljine 1200 metara. U strukturi vezova prevladat će oni za šljunak, pijesak, ugljen, koks, metalurške proizvode i ostale rasute terete. Za takav smještaj tereta treba osigurati najviše otvorenoga skladišnog prostora na obali i zaobalju.

Razvoj tehnologije integralnog transporta omogućuje efikasnije korištenje termi-

nala, opreme i prometala, pa prema tome i smanjenje troškova skladištenja. Zamišljena koncepcija razvoja lučkih sadržaja nudi određenu fleksibilnost u prostoru i vremenu. Prometne terminale (kontejnerski terminali za rasute terete, tekući teret i druge) prate i sadržaji kao što su pogon za izradu betonskih elemenata, proizvodnju betona, asfalta, separaciju šljunka, ugljena i slično. Posebni su sadržaji luke planirana carinska zona sa svim pratećim sadržajima, izgradnja autoterminala, kontejnerskog terminala, izgradnja silosa za žitarice te izgradnja pratećih skladišta potrebnih za rad u takvoj suvremenoj luci.

Smatramo da je bespredmetno govoriti o tome o kakvim se investicijama radi tj. od kakvog su značenja za samu općinu, regiju pa i šire. Također je bespredmetno govoriti o tome koliko će izgradnja takvih sadržaja stajati, te je potrebno istaknuti da Radna organizacija "Tranzit" bez šire pomoći društveno - političke zajednice i ostalih zainteresiranih za takav razvoj osječke luke neće biti u mogućnosti ostvariti sve te sadržaje iz svojih sredstava. Počevši već sada od preseljenja stare luke u novu, vidljivo je o kakvim se vrijednostima infrastrukture radi, te je nezamislivo da sve troškove takvog posla snosi sama radna organizacija, s obzirom da se radi o općedruštvenim interesima.

ZAKLJUČAK

Izabrana lokacija nove luke odgovara svim zahtjevima: dostupna je i dobro povezana s magistralnim cestovnim prometnicama, nalazi se izvan urbanog područja tj. u istočnoj industrijskoj zoni. Osim toga, preseljenjem stare luke u novu poboljšat će se i ubrzati vrijeme prekrcaja pojedinih sadržaja iz vodenih prometala u cestovna i željeznička te obrnuto. Izgradnjom zatvorenih skladišnih prostora u novoj luci izbjeći će se i transportni troškovi i ubrzati manipulacija robe unutar luke. Gradnjom vertikalne obale u novoj luci i preseljenjem sadržaja sa stare luke izbjeći će se ovisnost o vodostaju, tj. poboljšat će se i ubrzati ukrcaj - iskrcaj prometala. Regulacijom rijeke Drave, koju Radna organizacija "Tranzit" ne može provesti bez pomoći šire društveno - političke zajednice, osigurat će se kontinuirano i redovito uplovljavanje riječnih plovila u luku "Tranzit" te tako omogućiti normalan rad i povećanje iskorištenosti instaliranih kapaciteta.

Ukupno gledajući, treba istaknuti društveno - ekonomsku opravdanost preseljenja stare luke na novu lokaciju, kako za "Tran-

zit", njegove poslovne partnere i cestovne prijevoznike, tako i za Osijek i za slavonsko - baranjsku regiju uopće. Sve te poslove oko investiranja i osuvremenjivanja nove luke, sigurno je, sama radna organizacija neće moći izvesti bez svesrdne pomoći društveno - političke zajednice.

SUMMARY

JUSTIFIABILITY OF RELOCATION OF THE OLD OSIJEK PORT TO A NEW NEMETIN "TRANSIT" PORT COMPLEX FROM THE SOCIO-ECONOMIC AND TRANSPORT / TECHNOLOGICAL ASPECT

This paper is a presentation of materials arranged in a systematic manner dealing with the issue of comparison of two locations of the business organization "Transit" of "Luka i skladišta Osijek".

Furthermore the author supports in an argumented manner the operations and construction of new port facilities on the location of Nemetin. Volumetric output reported over the past five years supports the justifiability of relocation of the old Osijek port into a new Nemetin "Transit" port complex from the socio-economic and transport/ technological standpoint.