

VLAK I LJUDI: Teretni vlakovi – bez njih ni dječjeg veselja

Objavio **Igor Zovko** - 5. studenoga 2025.



Foto: Pixabay

Vlakovi ne prevoze samo putnike, turiste, nego sve ono bez čega se turizam, industrija i trgovina uopće ne bi mogli odvijati

Piše: **Igor Zovko**

Igi, kakva je ovo gužva – pitam prijatelja u Svetoj Klari, zagrebačkom naselju koje ima oko 20.000 stanovnika, a sa Sigetom, Remetincem i Otokom povezano je trima pružnim prijelazima koji u cestovnom prometu prave ogromne gužve u tom zbijenom prenapućenom kvartu.



PLODINE
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUEDE
19.11. do 25.11.

6 × 10.00 €
-14%
6999 €
59.99 €

KRUPS
Aparat za kavu
Nespresso

PLODINE
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUEDE
19.11. do 25.11.

-40%
3499 €
14.99 €

KAZOO
Interaktivni
robot

Sjedimo u Joze na kavi u Aleji bespravne gradnje, kako je svojedobno središte Klare proglasio Rec. Jozo nam donosi kavu i kažu:

- Opet vlak. Sad će ti kolona biti takva da nećeš moći izaći autom pola sata.
- Super, ne žurim nigdje, daj nam pristavi još po jednu i ponesi nam čaše vode – rekoh Jozi dok gledam koji će vlak proći.
- Ovaj je cigarete.

– Neka, nek narod kupuje s Temua – rekoh Igiju, a misli mi odlutaše u teretnu željeznicu. Istina je da je putnička mreža dobro povezana u Hrvatskoj, ali je nepouzdana. No što je s teretom?

Vlakovi ne prevoze samo putnike, turiste, nego sve ono bez čega se turizam, industrija i trgovina uopće ne bi mogli odvijati.

Dok putnički vlak povezuje ljude, teretni povezuje gospodarstva. On je tiha infrastruktura globalne trgovine, ritam čelika koji svakoga dana prolazi kroz Hrvatsku, Europu i svijet.

Rijeka i Ploče

– Šta biste da smo u zagrebačkoj Trnavi – rekoh im.

Inače, hrvatska željeznička mreža proteže se na više od 2.600 kilometara, a prema podacima HŽ Infrastrukture, domaća mreža dnevno bilježi oko 97 teretnih vlakova – vlakova koji prevoze sve od kontejnera i žitarica do cementa, goriva i čelika po cijeloj Hrvatskoj.

Najveći dio tog prometa odvija se na međunarodnim koridorima koji spajaju Jadran i Srednju Europu. Luka Rijeka, središte Koridora RH2 (Zagreb – Rijeka), i Luka Ploče, krajnja točka Koridora RH3 (os Balkana), predstavljaju glavne ulazne i izlazne točke hrvatske trgovine.

Rijeka je najprometnija luka u zemlji. Na dionici Škrlevo – Rijeka, koja opslužuje kontejnerski terminal Brajdica, svakodnevno prometuje između 15 i 25 teretnih vlakova, ovisno o dolascima brodova i sezoni. Svaki od njih nosi stotine tona robe – najviše kontejnerske pošiljke (TEU) i žitarice – prema tržištima u Mađarskoj, Austriji i Sloveniji.

Na jugu, Luka Ploče ima drugačiji profil. Tamo se promet odvija u gotovo jednakom omjeru dolaznih i odlaznih kompozicija – oko 14 vlakova dnevno. Većina ih prevozi rudu, ugljen i gnojiva, uglavnom u suradnji s industrijskim pogonima u Bosni i Hercegovini.

Zbrojeno, hrvatske luke čine oko trećinu ukupnog dnevnog željezničkog tereta, dok ostatak otpada na unutarnji i tranzitni promet kroz kontinentalne dionice.

Europski divovi

Usporedimo li Hrvatsku s europskim željezničkim velesilama, razlika je golema, ali znakovita.

– Dobro veli Zovko – reče Igi, pa nastavi šibati službene podatke koje je proguglao.

Luka Hamburg, primjerice, dnevno opslužuje više od 200 teretnih vlakova, pri čemu željeznica preuzima više od 50 posto cjelokupnog lučkog tereta. Automatizirani terminali, digitalno planiranje i precizna koordinacija omogućuju da vlak napusti luku nekoliko sati nakon što brod pristane.

– Zamisli, Jozo, da imaš birtiju u Hamburgu i tri rampe. Pa mogao bi prenoćište otvoriti – govorim gazdi naše baze.

Rotterdam, najveća luka na kontinentu, oslanja se na Betuwe Route, 160 kilometara dugačku prugu namijenjenu isključivo teretnim vlakovima. Njome svakoga dana prođe više od 150 kompozicija, koje povezuju Nizozemsku s ključnim industrijskim područjima Njemačke, Švicarske i Italije.

– Eh, da nam je takva pruga. Bez rampi – uzdahne Jozo.

U usporedbi s njima, Hrvatska je mala, ali ima geografski potencijal. Dok europske luke bilježe stotine vlakova dnevno, Rijeka i Ploče tek počinju s razvojem digitalnog i intermodalnog sustava koji bi mogao višestruko povećati kapacitet.

– Pazi sad ovo, Jozo. U Europskoj uniji ima ukupno 202.000 kilometara pruga, upotrebljivih, tako kaže Eurostat iz 2024. E to je upola manje nego što je Rimsko carstvo imalo svojih putova. Imali su oko 400.000 kilometara uređenih cesta od Britanije do Bliskog istoka, zbog vojske i trgovine. Šta veliš, Jozo – bocnuh ga.

– Eh, nemam vremena za to. Šta ti se Jozo.

– A tek Ki

– Jel' carska?

– Ma jok, ova moderna.

Kina i ritam bez granica

E tamo pak, čak i na svjetskoj razini, brojke premašuju svaku europsku usporedbu. Kina je zahvaljujući projektu „Belt and Road Initiative“ postala najveća svjetska željeznička sila.

Samo na relaciji Kina – Europa, u prvih sedam mjeseci 2024. godine prometovalo je više od 11.400 teretnih vlakova, odnosno prosječno 54 vlaka dnevno. Najveće kopnene luke, poput Manzhoulija, bilježe desetke polazaka svakog dana, povezujući Aziju i Europu u stvarnom vremenu.

Kineska mreža, duga više od 42.000 kilometara brzih pruga uz paralelnu teretnu infrastrukturu, prevozi više od trećine svjetskog željezničkog tereta. Dok kineski vlakovi dnevno pređu tisuće kilometara u neprekidnom lancu opskrbe, europske i hrvatske kompozicije često čekaju na obnovu kolodvora, signalizacije i križanja.

Gospodarstvena arterija

Vlakovi ne prevoze samo ljude. Oni prevoze energiju, poljoprivredu, industriju, trgovinu i cijele nacionalne bilance.

U Hrvatskoj, ovih 97 teretnih vlakova na dan ne znači samo broj kompozicija – to znači opskrbu rafinerija, mlinskih pogona, luka i čvorišta. I zadovoljnih, malih, običnih ljudi koji za 30 eura dobiju svakojake igračke s Temua.

Hrvatska je po volumenu mala, ali po važnosti prometno strateška. Njezine pruge povezuju Srednju Europu s Jadranom, a luke su ulazna vrata regije. No, da bi vlakovi budućnosti doista nosili težinu kontinenta, potrebno je ubrzati modernizaciju infrastrukture, povećati prosječnu brzinu i digitalizirati promet.

Svijet se kreće tračnicama koje ne čekaju. Teretni vlakovi su njegova najstabilnija veza – od kineskih čvorišta do jadranskih terminala.

Oni su dokaz da željeznica nije samo putovanje ljudi, nego putovanje robe, energije i napretka.

– Igi, šta si ti naručio preko Temua?

– Eeee, Zovkić, da ti je znati.

Popio sam kavu, razmišljajući koliko teretni vlakovi učine djecu sretnijima kad im roditelji s drugog kraja svijeta naruče neku sitnicu ili igračku.

Kad je teretni vlak prošao, a rampe se podigle, zapalio sam za Čakovec. Iduća postaja – najstarija pruga u Hrvatskoj – Kotoriba.

(Tekst je objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa za poticanje novinarske izvrsnosti)



[Privacy and cookie settings](#)

Managed by Google. Complies with IAB TCF. CMP ID: 300

