

## Kratki osvrt na studiju o dugoročnom razvoju luka SR Hrvatske

Znanstveni tim Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj iz Rijeke upravo je objavio prvu verziju studije »Dugoročni razvoj pomorstva SR Hrvatske do 2000. godine« kao sastavni dio projekta »Znanstvene osnove dugoročnog razvoja SR Hrvatske do 1995/2000. godine«. Izradu ovog veoma opsežnog projekta su podržale sve luke SR Hrvatske.

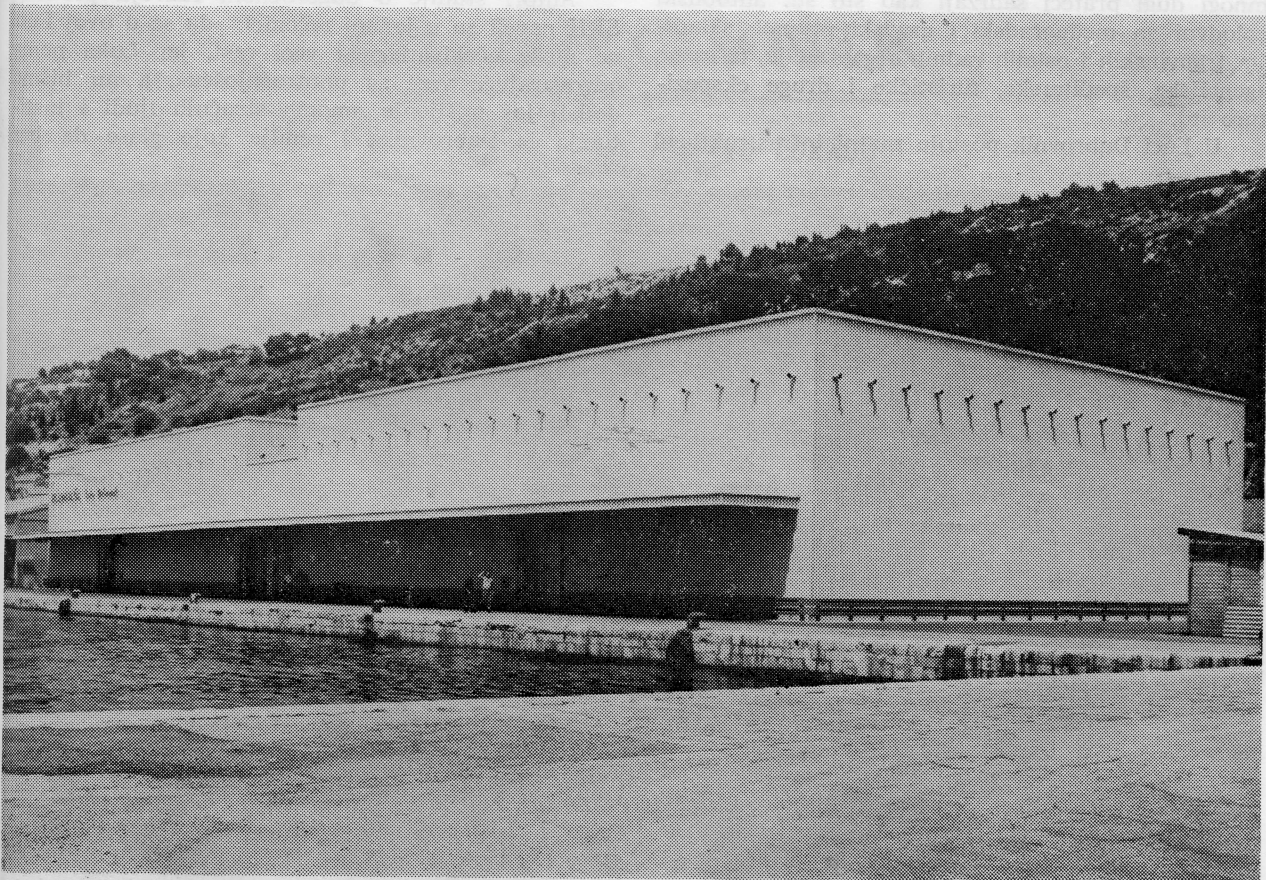
U ovoj studiji je obuhvaćena ocjena dosadašnjeg razvoja luka, sadašnje stanje luka i lučke privrede, kao i programi budućeg razvoja luka SRH do 2000. godine. Među svim hrvatskim lukama sasvim je normalno bilo očekivati da će Rijeka zauzeti prvo mjesto, jer je to naša najveća i najperspektivnija jugoslavenska luka. I ostale luke u SRH su predstavljene dosta uspješno i obrađene sa prilično zadovoljavajućim trendovima razvoja, izuzev luke Ploče, koja zbog navodno metodoloških razloga autora nije u potpunosti tretirana u strukturi hrvatskih luka.

Međutim, odmah se može zapaziti da je u razvoju luka do konca ovog stoljeća luka Dubrovnik u razvojnom pogledu zauzela posljednje mjesto. Autori su programirali, što je još karakterističnije, sa 400.000 tona tereta u 2000. godini za ovu luku.

Ovakva predviđanja razvoja luke Dubrovnik iznenađuju, jer na izvjestan način ne uvažavaju sve komparativne prednosti koje ima ova naša prirodna luka na ulazu u Otrant, kao i perspektive razvoja jednog veoma stratejskog gravitirajućeg područja u unutrašnjosti zemlje. Takvo gledanje na razvoj Dubrovačke luke, koja je prije rata ostvarila blizu milijun tona tereta, i nakon rata bila značajno pomorsko-prometno središte za Južni Jadran i šire područje zemlje, ne može se prihvatiti, jer u luci postoje svi materijalni i ljudski potencijali za njen brži rast i razvoj.

Zbog toga je izgradnja normalne željezničke pruge Čapljina — Dubrovnik potreba i realnost za budući razvoj Luke i privrede dubrovačkog i šireg područja.

Društveno ekonomska opravdanost izgradnje ove pruge je dokazana u posebnoj studiji, koju je izradio Institut prometnih znanosti SRH nakon ukidanja uskotračne željeznice. Ova studija je dokazala da bi luka Dubrovnik, poslije izgradnje željezničke pruge normalnog kolosijeka kroz Popovo polje, mogla ostvarivati više od milijun tona teretnog prometa, a s izvjesnim proširenjem lučkog prostora na područ-



*Specijalizirano rashladno skladište, sa šest komora polivalentnih mogućnosti, kapacitet 3000 m<sup>2</sup> ili 27.000 m<sup>3</sup>, za smještaj južnog voća, razne smrznute robe i ostalih lakopokvarljivih prehrambenih proizvoda u Gruškoj luci*



*Pogled na Grušku luku, u sredini slike ističe se hladnjača*

ju Rijeke Dubrovačke i lučkih skladišta na platou željezničke stanice Bosanka, promet Luke bi mogao dostići 2,5 milijuna tona tereta.

Na platou Srđa, u predjelu Bosanke, gneralnim urbanističkim planom predviđene su idealne površine za izgradnju željezničke stanice Dubrovnik, kao krajnje točke nove željezničke pruge. Odatle bi se industrijskim kolosijekom povezala Luka djelomično po trasi stare željezničke pruge. Na prostorima uz željezničku stanicu predviđa se izgradnja lučkih skladišta, nešto poput onih u Škrljevu nad Rijekom, te mnogi dugi prateći sadržaji kao što su: autobuski kolodvor za međugradski i gradski promet, skladišta trgovinskih i ostalih radnih organizacija, te razne agencijske, špediterske, turističke i druge ekspoziture itd.

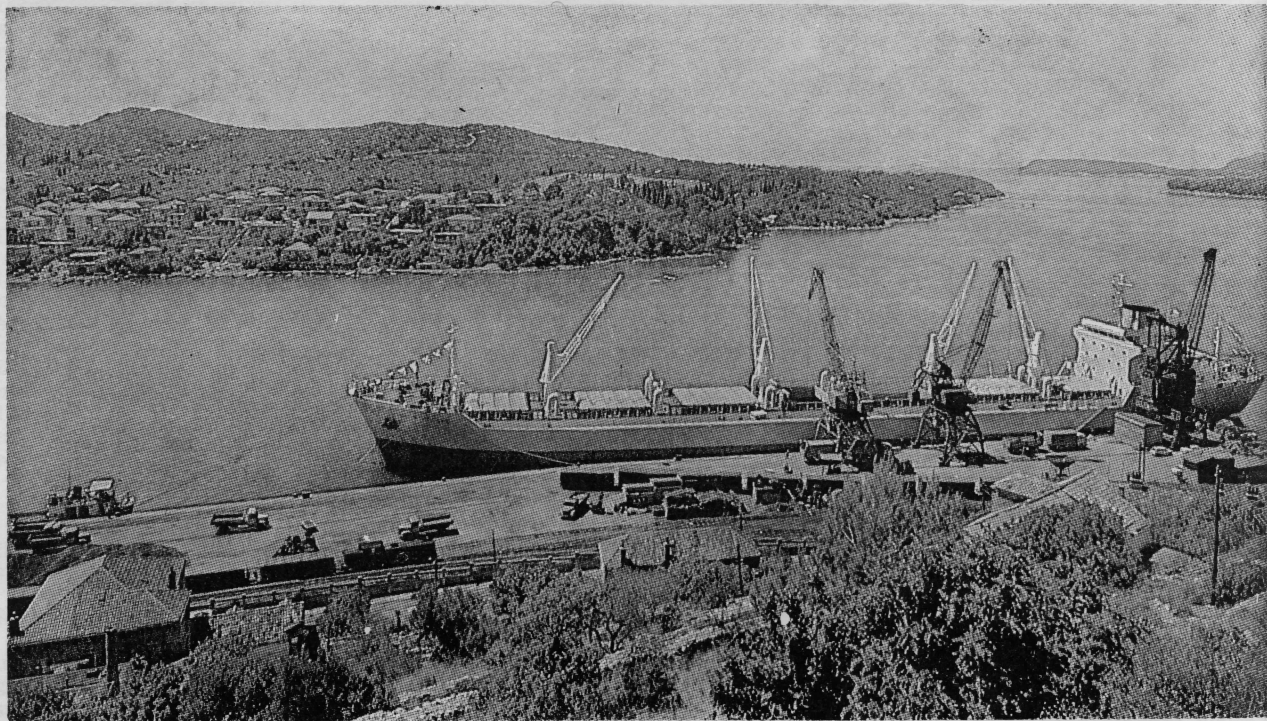
U Luci Dubrovnik postoje znatni infrastrukturni

i suprastrukturni lučki kapaciteti. To su obale dubokog gaza do 12,5 m za sve brodove velike nosivosti, brojna otvorena i zatvorena skladišta i hladnjača s polivalentnim karakteristikama, lučke komunikacije, kao i teška i laka lučka mehanizacija i ostala oprema. Ono što je po mom mišljenju najvrednije jesu lučki radnici raznovrsnih profila, koji su sa svojim dugogodišnjim iskustvom i kvalitetnim stručnim radom stekli veliki ugled i povjerenje partnera u pružanju širokog dijapazona lučkih servisa.

Neshvatljivo je da u razdoblju ekonomske stabilizacije niču novi paralelni lučki kapaciteti, dok u Dubrovačkoj luci već postoje ogromni potencijali, društvena sredstva i iskustvo radnika, koji nažalost leže neiskorišteni. To znači da ne poštivamo zajednički dogovorene programe dugoročnog razvoja pomorskih luka. Takav luksuz ne bi priuštile niti mnogo bogatije pomorske zemlje, jer to naravno nije racionalno, i nije u skladu sa stabilizacijskom politikom, a kamoli sa politikom dobrog privrednika.

Možemo slobodno reći da se prema Dubrovačkoj luci, gradu Dubrovniku i njegovom gravitacionom području vodi pogrešna i nepravdna razvojna politika u pogledu njegove prometne povezanosti, jer Dubrovnik kao značajno privredno i prometno središte i metropola jugoslavenskog i evropskog turizma nema minimalnih uvjeta za privrednu ekspanziju u usporedbi sa drugim lučkim središtima na Jadranu.

Autori studije o dugoročnom razvoju prometa SRH naveli su u jednoj rečenici: »da se u ovoj Luci ne može očekivati neki veći rast, jer Luka nema odgovarajuće veze sa unutrašnjošću«, a mi bismo dodali još mišljenje mnogih stručnih ljudi i institucija iz Dubrovnika i zemlje koje glase da bez



*Obala na Kantafigu gdje mogu pristajati trgovački brodovi većeg gaza. Ovako je izgledao dio obale prije deset godina kada još nije bila ukinuta željeznička pruga Dubrovnik — Čaplina*

željezničke pruge širokog kolosijeka, nažalost, nema privrednog prosperiteta dubrovačkog kraja. Ove činjenice mogu nam potkrijepiti brojne dosad izrađene studije o prometnoj izoliranosti, i mnogi pokazatelji poslovnih rezultata (ukupan prihod, dohodak, investicije, zaposlenost itd.) koji govore da je dubrovačko područje nakon ukidanja željezničke veze sa unutrašnjošću zemlje ušlo u razdoblje stagnacije i polučuje lošije ekonomske rezultate u odnosu na Zajednicu općina Split i Republiku.

Sve ove naše konstatacije i razmišljanja ne bi trebalo smatrati žaljenjem za prošlošću, nego poticajem da se u srednjoročnim i dugoročnim programima realno sagledavaju svi mogući aspekti prometne povezanosti Dubrovnika sa zaleđem, kako bi se zaustavilo relativno, a u nekim djelatnostima i apsolutno zaostajanje u privređivanju, u cilju normalnog, ravnomjernog i ravnopravnog privrednog prosperiteta i valorizacije Luke i dubrovačkog područja.

Inzistiranje autora studije da razvoj Luke Dubrovnik treba ubuduće radikalno usmjeriti na turističku privredu i veće turističke brodove, mislim da

nije dovoljno argumentirano, pogotovo kad se ima na umu dugoročni razvoj privrednih aktivnosti koje su stoljećima bile vezane uz Luku i more na ovom našem području. U ovom pravcu znanost još nije dala prave odgovore, jer je praksa u svijetu pokazala da nema isključivo turističkih luka. Premda je Dubrovačka luka danas najveća jugoslavenska luka za međunarodni putnički promet i naša praksa je pokazala da prihodi od turističkog prometa ne mogu osigurati trajnu egzistenciju Luke. Sve najveće turističke luke u svijetu danas ostvaruju najveći dio svojih prihoda, ne od turističkog, nego od prometa tereta. Ilustracije radi navodimo poznate turističke luke kao što su Venezia i Genova, koje pojedinačno ostvaruju više teretnog prometa godišnje od svih jugoslavenskih luka zajedno.

Budući da je ovo osvrt na prvu verziju Studije o dugoročnom razvoju pomorstva SRH do 2000. godine, trebalo bi da autori u konačnoj verziji uzmu u obzir argumente koji idu u prilog izgradnje željezničke pruge normalnog kolosijeka Čapljina — Dubrovnik, i na temelju toga realno predvide veći razvoj Luke i dubrovačkog područja.

# „LUKA DUBROVNIK“

## DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

Brzovjav: LUKA DUBROVNIK

### OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.

### RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

