



I. JUBO KRSTULOVIĆ
Split

Pomorske i suhozemne saobraćajne veze splitske luke

Promet u splitskoj luci se u poslijeratnom periodu kretao linijom stalnog povećanja što se vidi iz slijedeće tabele:

| 1939. | 1953. | 1957. | 1961. | 1964. |
|------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 589.000 t. | 978.000 t. | 1,546.000 t. | 1,729.000 t. | 2,330.000 t. |

Ovo pokazuje da je promet povećan u odnosu na pred-ratni period za 396% ili cca 4 puta. Od 1953. do 1964. promet se povećao 238% ili cca 2,5 puta ili oko 20% godišnje. Prema ovome promet u splitskoj luci ne stagnira, već raste i to veoma brzo. Međutim, prvi puta se osjetio pad prometa u splitskoj luci od 1963. na 1964. godinu, dok je 1963. godine promet bio 2,401.000 t. dotle je 1964. godine ostvareno 2,330.000 t. Ova tendenca laganog opadanja prometa u splitskoj luci prema dosadašnjim podacima za 1965. godinu se zadržala.

Porast prometa u splitskoj luci nije išao onim tempom kojim se povećavao promet svih luka u Jugoslaviji, a što se vidi iz slijedećih podataka:

| 1939. | 1953. | 1957. | 1961. | 1964. |
|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 1,888.000 t. | 4,498.000 t. | 7,156.000 t. | 9,619.000 t. | 13,503.000 t. |

Iz ovoga se vidi da ukupan lučki promet u Jugoslaviji u 1964. godini bio je veći nego 1939. godine za 662%, ili cca 7 puta. Od 1953. godine do 1964. godine jugoslavenski lučki promet povećao se za 300% ili 3 puta, ili godišnje cca 27%.

Na bazi ovih podataka nameće se zaključak da se promet u splitskoj luci u odnosu na ukupan jugoslavenski lučki promet razvijao u poslijeratnom periodu nešto sporijim tempom. Jedino porast prometa u splitskoj luci u odnosu na pred-ratni promet je za nešto oko 2 puta manji od porasta ukupnog lučkog prometa svih jugoslavenskih luka za isti period. Razlog je u tome što je Split prije rata bio najveća jugoslavenska luka, koja je osim toga imala povlaštenu željezničku tarifu poznatu pod nazivom »Jadranska tarifa«, a koja je bila jednaka za sve luke bez obzira na njihovu udaljenost od priv-

rednih centara u unutrašnjosti. Zbog toga je preko splitske luke obavljeno u 1939. godini 31% ukupnog jugoslavenskog lučkog prometa.

Drugi razlog za tu razliku između ukupnog jugoslavenskog prometa prije rata i poslije rata i splitske luke prije rata i poslije rata je u činjenici što je sadašnja najveća jugoslavenska luka Rijeka bila pod talijanskom okupacijom između dva rata.

U poslijeratnom periodu percentualno učešće splitske luke u ukupnom jugoslavenskom prometu je slijedeće: 1953. godine 22%, 1957. godine 21,5%, 1961. godine 18% i 1964. godine 17,3%.

Prema tome i ako se promet u splitskoj luci povećavao iz godine u godinu, on je u odnosu na ukupan jugoslavenski lučki promet percentualno opadao, tj. nije se razvijao istim tempom kao ukupan jugoslavenski lučki promet.

Razlog za to treba tražiti u prvom redu u izgradnji novih lučkih kapaciteta na našem Jadranu, koji nije bio adekvatan razvitku lučkog prometa. Upravo lučki kapaciteti su se razvijali brže nego promet. Drugi razlog je što su suvremene saobraćajne veze splitske luke sa unutrašnjosti nedovoljne i ne odgovaraju potrebama i kapacitetu luke, i danas su u mnogo gorem stanju nego su željezničke i cestovne veze nekih drugih jugoslavenskih luka. Treće, iako je splitska luka po svom prometu u cjelokupnom poslijeratnom periodu druga u Jugoslaviji odmah iza Rijeke, ona nema ni jednu redovitu ni domaću ni stranu teretnu parobrodarsku liniju.

Poslije rata imali smo u Jugoslaviji 6 luka: Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik. Sve one su kao punktovi spajanja dvaju osnovnih vidova saobraćaja — suhozemnog i pomorskog imale izgrađene obale i željezničke pruge (osim Zadra) i cestovne veze.

Umjesto planskog i najoptimalnijeg i ekonomski najkorsnijeg korištenja tih kapaciteta, poslijeratni razvoj jugoslavenskih luka i lučkog prometa kretao se ka maksimalnom korištenju jedne od spomenutih luka — Rijeke, zbog njenog povoljnog geografskog položaja i dobrih suhozemnih saobraćaj-

nih veza, a i ne samo zbog toga, Rijeka i Kopar su do kraja 1963. godine bile jedine jugoslavenske luke u poslijeratnom periodu koje su imale povlaštenu željezničku tranzitnu tarifu, Kopar je tu tarifu dobio iako nema željezničke veze, a pošto je u tarifama stajalo: Kopar — jugoslavenski granični prelazi, na osnovu toga je željeznica plaćala luci Kopar transportne troškove kamionima od Kopra do prve željezničke stanice.

Za isto to vrijeme Split i ostale dalmatinske luke nisu imale tranzitnu željezničku tarifu. Od 1. januara 1966. god. osim Rijeke i Kopra uvrštene su u novu željezničku tranzitnu tarifu Split, Šibenik, Bakar i Pula. Što se tiče Splita i Šibenika smatramo da je kriterij po kojem je za ove dvije luke izgrađena tranzitna tarifa neprincipijelna.

Dok kriterij za željezničku tranzitnu tarifu za luke Bakar, Rijeku i Kopar bio da se tarifa izjednači potpuno za sve ove tri luke bez obzira na udaljenost svake od njih do subzemnih graničnih prelaza, dotle je razlika između luka Split i Šibenik u tarifnim stavovima istaknuta za razliku od 23 km. Znači u prvom slučaju je kod sastavljanja tarife bilo važno da se izjednače stavovi ignorišući čak razlike u kilometraži do 55 km, dotle u drugom slučaju primjenjen je kriterij jedna tona/kilometar tj. kilometraža je igrala presudnu ulogu. Kao posljedica ovoga je i pojava da je Split za sve granične prijelaze istočno od Koprivnice bliži nego Kopar 34 km, a dalji od Rijeke 21 km, ipak ima veću tranzitnu tarifu i od Rijeke (razumljivo) i od Kopra (čudno). Ili čak ima i ovakvih stavova za pojedine granične prijelaze, gdje Split i Šibenik imaju nižu tarifu u nižim tovarnim razredima od Bakra, Rijeke i Kopra, a u višim tarifnim razredima za isti granični prijelaz skuplju.

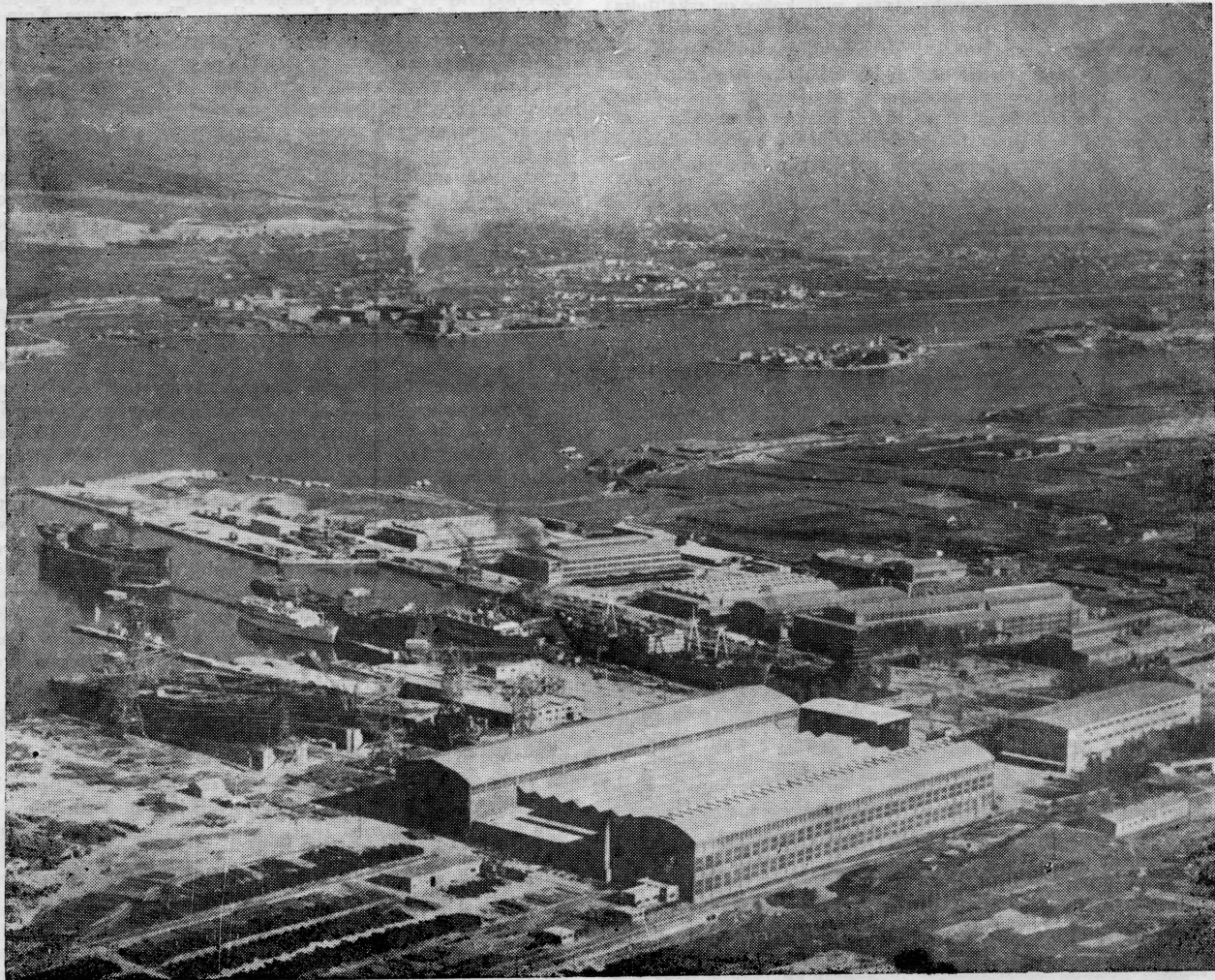
Zaista je teško utvrditi po kojem je kriteriju najnovija željeznička tarifa za tranzit u prekomorskom prevozu sa-

stavljena, ali očito je da je isti nejedinstven i nedosljedan i jednak za sve luke, i prema tome nepravilan barem što se tiče luka Split i Šibenik.

Za isto vrijeme ostale jugoslavenske luke bile su i sada nedovoljno korištene. Osim toga pristupilo se izgradnji 4 nove luke. Kopar, Bakar, Ploče i Bar.

Daleko veće pomorske zemlje u svijetu imaju jednu ili dvije velike luke preko kojih se vrši gro prometa u prekomorskom transportu, jer je to ekonomski najrentabilnije i u investicionom i u eksploatacionom pogledu. Mi danas imamo 10 luka i svaka od njih pretendira da postane značajna u našoj međunarodnoj pomorskoj razmjeni. Skoro sve su predimenzionirane i mnogo će godina još proći da bi se ostvario planirani promet za koji su luke izgrađene i sredstva utrošena. Osim toga ta rascjepkanost nam veoma poskupljuje poslovanje i čini nas manje sposobnim da postanemo konkurentni na svjetskom odnosno evropskom pomorskom tržištu.

Svjesni ove situacije neki drugovi sada govore o potrebi specijalizacije luka, a drugi ozbiljno studiraju gravitaciona područja svake pojedine luke, koja su veoma različita što ovisi o tome koja luka ta područja definira. Međutim, jasno je da specijalizacija luka je u suprotnosti sa idejom gravitacionih područja. Specijalizacija luka može da se sprovede samo kada imamo ista gravitaciona područja za više luka npr.: Poljska ima 3 luke, Štetin, Gdinja i Gdansk. To su jedine Poljske luke, blizu su jedna drugoj i čitava Poljska je njihovo gravitaciono područje, ili drugi primjer, naših luka Rijeka i Bakar, gdje se može i zato se ide na specijalizaciju. Ako pak idemo na podjelu određenih teritorija na gravitaciona područja za svaku luku, onda od specijalizacije nema ni govora, jer svako gravitaciono područje ima potrebe za sve vrste tereta i roba od rasutih i tekućih do generalnih.



Pogled na bazen splitske Sjeverne luke i brodogradilište »Split«

Osim u pomenutom slučaju Rijeke i Bakra, kod nas specijalizacije i podjele rada među lukama nema, šta više umjesto toga svi se natječemo da svaki za svoju luku odredimo što šire gravitaciono područje, naravno na štetu drugih luka. Umjesto specijalizacije i podjele posla mi dijelimo područje Jugoslavije i ne samo Jugoslavije na gravitaciona područja za naše luke, iz ponekad nezdravih konkurentskih razloga dokazuje se opravdanost svog postojanja i daljnje izgradnje i proširenja svoje luke i istodobno na osnovu toga i iz »objektivnih i ekonomski opravdanih« razloga dokazujemo potrebu izumiranja drugih nama susjednih jugoslavenskih luka.

Tipičan primjer za nužnu podjelu posla i specijalizacije je položaj luke srednje i sjeverne Dalmacije tj. Split, Šibenik i Zadar. Gravitaciono područje svih ovih triju luka se potpuno poklapa i umjesto da se ide na podjelu posla i specijalizaciju između ovih luka, danas imamo ozbiljan problem konkurencije između luka Split i Šibenik koja ponekad prelazi granice lojalnosti i dovodi do štetnih posljedica za jednu i drugu luku, a sutra će ta situacija po završetku pruge i luke Zadar biti još i pogoršana.

1963. godine iskorištenost obala jugoslavenskih luka je bila 489 tona po jednom metru dužine, dok je evropski prosjek 600 tona. U 1964. godini bilo je izmanipulirano u Jugoslaviji 473 tona po jednom metru dužine obale.

Iz ovoga se vidi da smo mi brže gradili obale nego što se povećavao lučki promet, a osim toga zbog istrošenosti postojeće lučke mehanizacije od 55% i tehničke i ekonomske zastalosti naše luke nisu mogle biti korištene u punom svom kapacitetu.

Obala u splitskoj luci je u 1964. godini korištena za svega 366 po jednom metru dužine, što je svega 61% od svjetskog prosjeka ili 77% od jugoslavenskog prosjeka.

Ako pokušamo tražiti uzroke za to stanje u splitskoj luci, onda nam se nameće potreba da se vidi kako splitska luka stoji sa pomorskim i suhozemnim saobraćajnim vezama. To moramo uraditi zato što je luka u principu mjesto gdje se susreću dva osnovna vida saobraćaja tj. luka je mjesto gdje se vrši pretovar robe sa suhozemnih na pomorska saobraćajna sredstva i obratno. Prema tome robni promet jedne luke ovisi u prvom redu o tim saobraćajnim vezama i bez dobrih saobraćajnih veza svaka luka nema osnovnih uslova za život, i rad.

POMORSKE VEZE

U poslijeratnom periodu ni jedna jugoslavenska linijska ili strana parobrodarska teretna kompanija nije imala splitsku luku niti je danas ima u svojim redovima vožnje, kao redovnu luku pristajanja, pa čak ni jedna od njih nije uvrstila u svojim redovima vožnje splitsku luku kao uslovnu luku ticanja. Ovdje izuzimamo putničke i lokalne teretne pruge. Međutim, poznato je i logično da roba ne može doći u luku ako nema redovnih parobrodarskih linija, a ni parobrodari ne mogu pristajati u neku luku ako za njih nije obezbijeđen teret. Dakle, to je jedan zatvoreni krug kojem je dolazak robe uslovljen postojanjem redovitih parobrodarskih veza, a parobrodarske veze su uslovljene dovoljnim i stalnim doturom robe u luci.

Po našoj ocjeni ovaj problem bi trebalo početi rješavati u prvom redu sa jugoslavenskim parobrodarskim poduzećima davajući im određene uslove u luci, koji bi bili za njih prihvatljiviji i ekonomski opravdani za pristajanje njihovih linijskih brodova u splitskoj luci, s jedne strane, a sa druge strane treba voditi upornu borbu da nosioci roba sami koriste povoljne lučke uslove i za to odrede luku Split za svoju robu.

Da bi jugoslavenski nosioci roba mogli koristiti splitsku luku za svoju robu nije dovoljno da im sama luka pruži određene i maksimalno povoljne lučke usluge, već zato moraju postojati dobre i ekonomski opravdane suhozemne saobraćajne veze iz luke prema unutrašnjosti tj, prema gravitacionom području splitske luke.

Čini nam se da je došlo vrijeme da se u našoj zemlji u interesu privrede, a na bazi ekonomske računice počnemo baviti usmjeravanjem kretanja robe tj. da robe idu onim putevima koji su ekonomski najopravdaniji. Smatramo da je sazrela potreba da u saobraćaju uopće, pa prema tome i u pomorskom saobraćaju, a to znači i u lukama vršimo podjelu posla i rada na bazi troškova.

Što se tiče splitske luke ona je u pomorskom pogledu bliža nekim pomorskim zemljama i velikim pomorskim centrima za cca 150 milja nego druge jugoslavenske luke.

Kao što je poznato vremenske prilike veoma utječu na rad luka. Naime, po lošem kišnom vremenu rad na lučkom području se ne obavlja. U tom pogledu splitska luka je u najpovoljnijem položaju jer njenu klimu karakteriziraju vruća suha ljeta — prosječna temperatura u julu mjesecu je 26° C i blage zime — prosječna temperatura u januaru je 7,2° C. Prosječna godišnja količina oborina je 811 mm i najmanja je od svih jadranskih luka, — Kopar 1028 mm, Rijeka 1631 mm, Zadar 1074 mm, Šibenik 926 mm, Ploče 1273 mm, Dubrovnik 1307 mm i Bar 1420 mm. Split ide u red najsunčanijih mjesta u Evropi, prosječna dnevna insolacija u toku godine je oko 7 sati, a u julu mjesecu čak i 12 sati.

Na osnovi iznijetog iako je Split druga jugoslavenska luka po veličini prometa ipak se u splitskoj luci pretežno pretovara roba koja dolazi brodovima slobodne plovidbe (tramperima).

Kako pak Split stoji u pogledu suhozemnih saobraćajnih veza?

ŽELJEZNIČKE VEZE

Prva željeznička veza Splita sa unutrašnjosti puštena je u saobraćaj 1888. godine i to na relaciji Split—Perković—Knin. Pruga Knin—Oštarija—Zagreb puštena je u saobraćaj 25. VII 1925. godine. Pruga Split—Sinj puštena je u saobraćaj 1903. godine, kao dio projekta pruge Split—Centralna Bosna. Pruga Knin—Bihać—Bosanski Novi puštena je u saobraćaj 25. XII 1948. godine.

Pruga Knin—Split—Oštarije—Zagreb izrađena je kao rezultat tadašnjeg društvenog političkog uređenja u Austro-Ugarskoj monarhiji, a i zato što je Bosna i Hercegovina u to doba bila pod Turskom dominacijom. Trasa pruge Knin—Split projektirana je još prije prvog svjetskog rata od mađarskih stručnjaka, koji su je postavili najgorim mogućim pravcem kako bi time smanjili propusnu moć pruge i uklonili konkurenciju splitske luke (kao austrijskog područja) riječkoj luci, koju su smatrali svojim emporijem. Ova pruga je brdo-vita sa velikim padovima i usponima te kontra padovima, a maksimalni usponi iznose 25‰, izložena je velikim vjetrovima i snježnim nametima u dijelu Knin—Oštarija i zbog toga su na njoj veoma skupi eksploatacioni troškovi. Osim toga sadašnje dozvoljeno opterećenje na ovoj pruži iznosi 16 tona po osovini vagona.

Uskotračna pruga Split—Centralna Bosna nije nikada nastavljena dalje od Sinja, već je 1963. godine, kao nerentabilna i suvišna konačno likvidirana.

Pruga Knin—Bihać—Bosanski Novi—Sunja je daleko povoljnija od paralelne Ličke pruge i mnogo bliža stvarnom gravitacionom području luka srednje i sjeverne Dalmacije (Split—Šibenik—Zadar), tj. zapadnoj i srednjoj Bosni. Pored toga je mnogo kraća od Ličke pruge do industrijskih i privrednih centara sjevernog i istočnog dijela naše zemlje. I na kraju njena sadašnja prevozna moć je 20 tona dozvoljenog opterećenja po osovini vagona. Kada je završena bila je u sastavu ŽTP Zagreb, a sada se jednim svojim dijelom od Splita i Šibenika do 3 km iza Knina u dužini od 105 km zatim od Bosanskog Novog do Sunje u dužini od 40 km, nalazi u sastavu ŽTP Zagreb, dok je svojim prednjim dijelom u dužini od 175 km u sastavu ŽTP Sarajevo. Interesantno je da na ovom dijelu koji prolazi kroz područje ŽTP Sarajevo ona 8 puta prelazi sa teritorije ŽTP Zagreb na teritorij ŽTP Sarajevo.

Zbog iznijetog ona bi trebala u organizacionom pogledu da pripada jednom ŽTP i da ima jedinstvenu tarifu. I ne samo zbog iznijetog nego i iz slijedećih razloga:

U 1964. godini prevezeno je u tranzitu Knin—Bosanski Novi 2,195.555 netto tona robe, u pravcu jug, Bosanski Novi—Knin 998,435 netto tona robe. Lokalni promet na ovoj pruži bio je cca 330.000 tona utovara i istovara. To znači da je 90% robnog prometa na ovom dijelu Unske pruge, bio tranzit iz područja sjeverne i srednje Dalmacije, dok je svega 10% tereta bio lokalni promet.

U istoj godini od ukupno 3,729.898 netto tona robe prevezene na pruži Split—Šibenik—Knin 3,193.990 netto tona prevezeno je preko Unske pruge ili 87%, a svega 613.863 tone preko pruge Knin—Oštarije i obratno ili 13%.

U 1964. godini dizel lokomotive ŽTP Knin izvršile su ukupno bruto tonskih kilometara (BRTKM) putničkih vlakova 553,738.000 od toga na teritoriju ŽTP Banja Luka 299,054.000 ili 56%, teretnih vlakova 1,237.427.000 BRTKM od toga na području ŽTP Banja Luka 676,374.000 ili 52%.

Dosadašnji problemi na željezničkoj pruzi koja vezuje Split sa zaleđem su bili: Prevozna moć pruga nije se dovoljno koristila zbog ponekad pomanjkanja vagona, a ponekad zbog nedovoljne vuče, a osim toga nisu pronađena relativno mala sredstva da bi se propusna moć te pruge povećala za preko 75%. I na kraju stoji činjenica da je i ova pruga nešto udaljenija prema unutrašnjosti od drugih paralelnih pruga koje vezuju druge jugoslavenske luke sa istim zaleđem.

Koliko je kod željeznica važno da se do kraja iskoristi propusna moć pruge najbolje se tvrdi iz podataka da su fiksni troškovi na željeznici vrlo visoki i penju se do 70% ukupnih troškova, što ovisi o prometu i pruzi. To znači da svako povećanje prometa u veoma velikoj mjeri pojeftinjuje transportne troškove tj. smanjuje dohodnu stavku, odnosno povećava čisti prihod.

Jedino se oštro postavlja problem propusne moći pruge Split—Knin u ljetnom periodu zbog veoma velikog povećanja putničkog saobraćaja. U ljetnom periodu za vrijeme od 100 dana imamo na toj pruzi 3 putnička voza više, a zbog toga 3 teretna voza manje nego u zimskom periodu. To znači smanjuje se broj teretnih vozova ukupno 300 za cijelu ljetnu sezonu ili 550 netto tona robe po vozu u pravcu Split—Knin i 50% punih vagona u pravcu Knin—Split, što iznosi smanjenje u robnom prometu za 247.500 tona robe. Cijena koštanja lučkih usluga u 1964. godini po jednoj toni u prosjeku bila je 2.331 S. Din. Dakle, splitska luka je samo na ovome izgubila 576,922.600 S. Din. prihoda.

Od putnika splitska luka dobija 50 S. Din. po domaćem putniku a 837,5 S. Din. po stranom putniku. Uz pretpostavku da su svi putnici koji su došli željeznicom nastavili put brodom i obratno splitska luka je u 1964. godini imala prihod od putnika 89,926.412 S. Din. Znači još uvijek ostaje gubitak na prihodima na osnovu smanjenja broja teretnih vlakova u ljetnoj sezoni od cca 500,000.000 starih dinara.

Poslije sprovođenja zakona o reorganizaciji željeznica situacija, što se tiče područja sjeverne i srednje Dalmacije, se pogoršala i to zbog slijedećih razloga:

1. Što postoje različite željezničke tarife između novo formiranih ŽTP poduzeća. Konkretno na Unskoj pruzi, za dužinu pruge koja prolazi na teritoriju ŽTP Zagreb prosječna tarifa iznosi 12.954 S. Din. po jednom Brtkm, dok za dio ove pruge koji prolazi kroz područje ŽTP Sarajevo iznosi 13.899 S. Din. po jednom Brtkm.

2. Zbog toga što je u Splitu ukinuta saobraćajna sekcija i njeni poslovi pripojeni saobraćajnoj sekciji Knin.

Različiti tarifični stavovi na Unskoj pruzi, odnosno veće tarife na dijelu te pruge koja prolazi preko područja ŽTP Sarajevo, dovode do toga da je ova saobraćajnica skuplja, nego ostale, pruge u SR Hrvatskoj, a što se jasno vidi iz slijedećih podataka dobivenih na bazi prosječne tarife:

Šibenik—Sunja dužine 294 km od toga 175 km kroz područje ŽTP Sarajevo sa prosječnom tarifom 1 tona prevoza iznosi 2.265 S. Din. i 119 km za područje ŽTP Zagreb 1.333,75 S. Din. po toni ili ukupno za cijelu dužinu 3.698,75 S. Din. Kada bi cijela pruga bila pod upravom ŽTP Zagreb cijena prevoza po toni bila bi 3.328,75 S. Din. Razlika je dakle 270 S. Din po toni.

Rijeka—Sunja dužine 302 km sa prosječnom tarifom ŽTP Zagreb cijena prevoza jedne tone je 3.437,50 S. Din. Dakle iako je Šibenik—Sunja kraća za 8 km od pruge Rijeka—Sunja po novim tarifama prevoz je u prosjeku skuplji za 161,25 S. Din. po jednoj toni umjesto da bude jeftiniji za 108,75 starih dinara.

Split—Sunja u dužini od 320 km od toga 175 km kroz područje ŽTP Sarajevo po 2.265 S. Din. a u dužini od 145 km kroz teritorij ŽTP Zagreb po 1.610 S. Din. ukupno 3.875 S. Din. po jednoj toni. Prema tome razlika je 270 S. Din. po toni ili na cca 3,000.000 tona robe koliko je u tranzitu prošlo ovim dijelom pruge za i iz luka sjeverne i srednje Dalmacije u 1964. godini, iznosi 810,000.000.— S. Din. Znači ovu sumu bi trebalo da plati roba ako će se u 1966. godini u istoj količini i istim pravcem kao i u 1964. godini prevesti robe. Najvjerovatnije neće jer će roba tražiti druge puteve kretanja koji su i jeftiniji po novim tarifama, a ne po stvar-

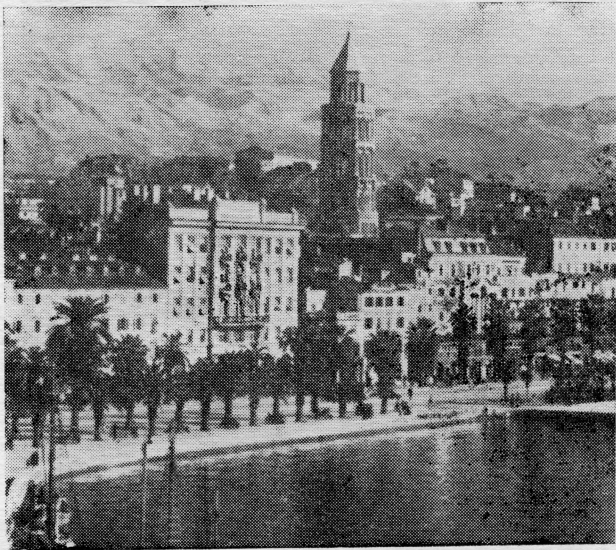
nim troškovima. Drugi jeftiniji put prema novim tarifama bio bi Lička pruga, jer ona ima nižu tarifu. Međutim, kao što smo naprijed vidjeli, Lička pruga je mnogo teža i skuplja za eksploataciju, a osim toga njena prevozna moć zbog slabije nosivosti po osovini vagona (15 tona u odnosu na Unsku od 20 tona) je manja. Očito je da ovo pokazuje da su novije tarife jedinstvene za jedno šire područje ekonomski neopravdane jer bi po logici i troškovima eksploatacije bilo normalno, da roba ide preko Unske pruge kao što je išla i do sada, dok su tarife iako ne ekonomske bile jedinstvene. Sada ipak imamo situaciju da pruga koja je neuporedivo teža i čija je prevozna moć za 25% slabija samo sa upotrebom istih vagona ima jeftiniju tarifu, nego druga koja ima ekonomske i sabračajne tehničke uslove povoljnije. Umjesto da tarifa na Unskoj pruzi bude iz svih naprijed iznijetih razloga jeftinija ona je skuplja, a osim toga ona je mnogo kraća iz Šibenika i Splita od svih industrijskih i privrednih centara u zemlji.

Poznato je da je dio pruge Split—Sunja na relaciji Split—Knin najteži, ali zato što se nalazi na području ŽTP Zagreb ima manju tarifu po toni a drugi dio te iste pruge od Knina do Bosanskog Novog koji je daleko povoljniji ima veću tarifu jer pripada ŽTP Sarajevu.

Kao što smo naprijed rekli najveći problem prevozne moći željezničkih veza Splita sa zaleđem je pomanjkanje vagona, a novom tarifom koja forsira prugu sa slabijom nosivošću ovaj nedostatak u vagonima se pogoršava za 25%, zbog toga što umjesto krcanja 20 tona po vagonu može se Ličkom prugom krcati samo 15 tona.

Ovo u prvom redu pogađa luke Split i Šibenik a u perspektivi i Zadar i to što se tiče tranzitna roba koja ide preko ovih luka. Međutim, iako ova tranzitna roba može i vjerovatno hoće da traži tarifično povoljnije pruge, što se tiče privrede područja sjeverne i srednje Dalmacije ista će morati platiti ove povećane transportne troškove, a to znači da će ovakva željeznička tarifična politika poskupiti cijene njihovih proizvoda u odnosu na druga područja u SR Hrvatskoj, a osim toga to neopravdano poskupljuje troškove života pučanstva ovog područja i to ne samo za povećane željezničke transportne troškove već i za porez na promet koji se plaća i na transportne troškove industrijske robe.

Na povećanu sumu transportnih troškova preko Unske pruge, koja prema prosječnim tarifama iznosi 810,000.000 S. Din. po stručnoj ocjeni 60% od ove sume odnosi se na industrijsku robu, a 40% na prehrambene artikle. Industrijska roba plaća 20% poreza na promet (12% saveznog, 2% republičkog i 6% komunalno-lokalnog). Znači na sumu od 486,000.000 S. Din. za koliko se povećavaju transportni troškovi na industrijskoj robi mora još i da se plati porez na promet koji iznosi 97,200.000 S. Din. Tako dobijamo ukupnu sumu povećanih troškova koju treba da plati roba ako bi išla Unskom prugom u istoj količini kao i u 1964. godini, što iznosi 907,200.000 starih dinara.



Aleja palmi na splitskoj obali

Osnovna privredna komora Split podnijela je zahtjev da se ne plaća porez na promet na nabavnu cijenu robe, već na faktornu cijenu, kako bi se izbjeglo veće terćenje poraza na promet ove regije koja predstavlja potrošno područje.

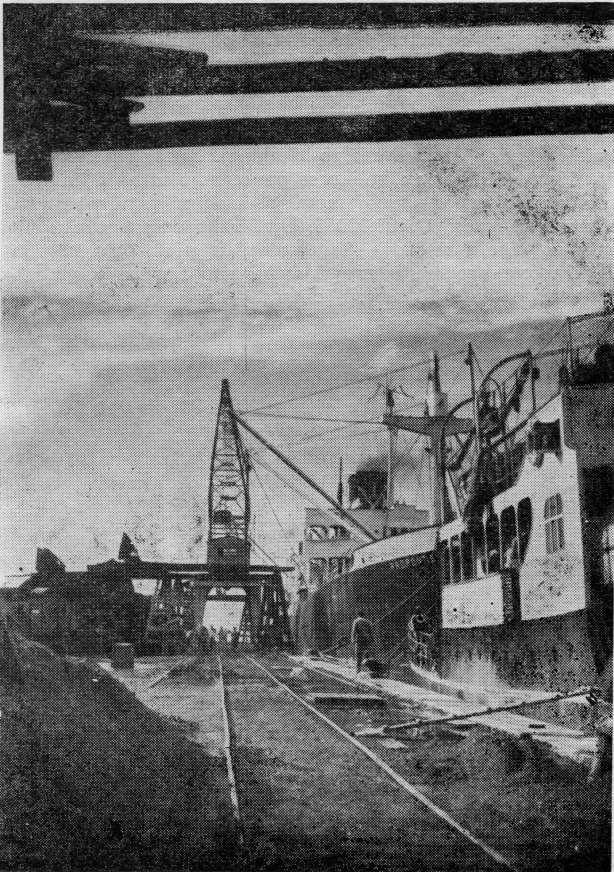
Zbog ovoga će se i željeznički kolektivi na pruzi Split—Šibenik—Knin—Sunja ubuduće naći u nepovoljnijem položaju, jer treba opravdano očekivati pad prometa. Da je to tačno već imamo pojavu da su neki brodovi sa žitom iz SAD, koji su trebali doći u Split upućeni u druge luke.

Ova se situacija može još da pogorša na Unskoj pruzi jer kako smo obaviješteni ŽTP Sarajevo vodi upravni spor kojim traži veće tarife od onih koje su odobrene od Saveznog sekretarijata za cijene, i na osnovu kojih je gornja kalkulacija i analiza napravljena.

Osim toga u skoroj budućnosti očekujemo prelazak na željezničke tarife po prugama i relacijama koje će biti ekonomske i bazirane na stvarnim troškovima eksploatacije. U vezi s tim obaviješteni smo od ŽTP Zagreb da prelaskom na tarife po prugama i relacijama u 1967. godini oni će prugu Split—Šibenik—Knin—Oštarije smatrati jedinstvenom prugom, pošto Unska pruga u sadašnjoj organizaciji ne pripada njima. Prelaskom na tarife po prugama treba očekivati i daljnje povećanje željezničkih tarifa na ovoj pruzi zbog velikih eksploatacionih troškova Ličke pruge, a to znači daljnje pogoršanje današnjeg stanja sa svim posljedicama naprijed iznijetim, što nebi bio slučaj kada bi Unska pruga bila organizaciono jedinstvena i pripojena ŽTP Zagreb.

Suočeni sa ovom situacijom obratili smo se ŽTP Sarajevo sa zahtjevom da izjednači tarifu na Unskoj pruzi sa tražili smo organizaciono rješenje unske pruge tj. njeno pripajanje.

Dalje smo razgovarali sa Izvršnim vijećem SR BiH i tražili smo organizaciono rješenje unske pruge tj. njeno pripajanje ŽTP Zagreb. Dobili smo odgovor da smetnja za pripajanje nije u republičkim granicama, već da su ŽTP sa područja SR Bosne i Hercegovine za 17 godina koliko se spomenuti dio Unske pruge nalazi pod njihovom upravom



Pretovar robe u splitskoj Sjevernoj luci

utrošila izvjesna sredstva na njenoj modernizaciji, pa ako bi se to riješilo da su oni spremni prugu predati.

Preddjelnštvo Skupštine kotara — Split i Osnovna privredna komora — Split uputili su Sekretarijatu za privredu SR Hrvatske predstavku kojom se traži ponovno pokretanje pitanja prisajedinjenja Unske pruge ŽTP Zagreb.

Jasno je da ovakvo stanje u kojem će se naći luke Split i Šibenik i privreda srednje i sjeverne Dalmacije pa i željeznički kolektivi veoma zabrinjava jer je njihov rad ugrožen i to zbog željezničke tarifne politike.

Po ovome sad treba nešto uraditi i to preko željezničkih transportnih poduzeća i preko privrede ovog zainteresovanog područja. Ovo je potvrda onih stavova iznijetih prije reorganizacije željeznica, koji su zastupali mišljenje da treba uvesti ekonomske tarife po željezničkim prugama i relacijama. Odnosno da nametanje administrativnih jedinstvenih tarifa za šira i uža područja, dovodi do forsiranja i privilegisanja slabijih pruga ili do ekonomski neopravdano visokih tarifa na drugim prugama.

Smatramo da rješenje treba tražiti u prelasku na tarife po prugama i relacijama koje će biti bazirane na eksploataciono-virtualnim dužinama pruga, koje će biti neuporedivo realnije od sadašnjeg načina obračunavanja troškova i jedinstvenih tarifa za šira područja.

U sadašnjoj situaciji, ne ulazeći za to u potrebe organizacionih promjena koje imaju svoje ekonomsko i organizaciono saobraćajno tehničko opravdanje kako smo naprijed vidjeli, smatramo da u prvom redu ŽTP Sarajevo treba da za dio Unske pruge od 175 km koliko ista prolazi kroz njeno područje izjednači tarifu sa onom na području ŽTP Zagreb. To je očevidno potrebno ako se hoće u najmanju ruku zadržati nivo prometa na spomenutoj pruzi koji smo imali do sada, a ni to nije dovoljno ako želi povećati promet ove pruge, jer tarife treba da budu dovoljno realne da privlače teret određenim pravcima željezničkog saobraćaja tj. da budu konkurentne drugim željezničkim pravcima, koji imaju ne samo objektivno geografski povoljniji položaj nego su i modernizirane. Dok se na ovoj pruzi vuča vrši dizel lokomotivama ili parnim, dotle na drugim paralelnim pravcima postoji ili će postojati uskoro električna vuča, koja je kao što je poznato brža i jača nego dizel i parna i zbog toga cca 30% jeftinija od dizel vuče, a od parne još i više.

Na osnovu iznijetog smatramo da treba tražiti, osim gore iznijetog privremenog rješenja, drugo bazičnije i ekonomičnije rješenje problema željezničkih veza luka srednje i sjeverne Dalmacije sa njihovim zaledem, a to je modernizacija postojeće pruge, odnosno njena elektrifikacija. Elektrifikaciju bi trebalo izvoditi po etapama tako da bi se najprije elektrificirali najteži dijelovi ove pruge, tj. Split—Šibenik—Knin, a po tom dalje. Prema prvim aproksimativnim proračunima elektrifikacija pruge iznosi 40.000.000.— S. Din. po jednom dužnom kilometru pruge, što bi u prvoj etapi tj. od Splita do Knina iznosilo 4.000.000.000.— S. Din. A za njezinu cijelu dužinu od Splita do Sunje elektrifikacija bi koštala 12.800.000.000.— S. Din. Smatramo da treba definitivno sada napustiti svaku pomisao o rekonstrukciji postojeće pruge jer bi i svaka i najmanja rekonstrukcija koštala više od elektrifikacije cijele pruge. Osim toga ni pruga Rijeka—Zagreb nije po svojim elementima ništa povoljnija od ove pruge, dapače, pa iako su i tamo postojale iste takove ideje i projekti za rekonstrukciju pruge, ista nije ni za dlaku rekonstruirana već elektrificirana.

Smatramo da u današnjim uslovima i cijenama električne energije koja je za područje Dalmacije 40% jeftinija nego u drugim područjima naše zemlje, može da ovu prugu učini konkurentno sposobnom.

Reorganizacijom željezničkih transportnih poduzeća splitska luka, odnosno Split se našao u nepovoljnom položaju i zbog toga što je unutrašnjom organizacijom ŽTP Zagreb ukinuta dosadašnja saobraćajna željeznička sekcija u Splitu, a njene poslove preuzela saobraćajna željeznička sekcija Knin.

Osnovna djelatnost saobraćajne sekcije je prevoz putnika i robe. U izvršenju te svoje osnovne djelatnosti saobraćajna sekcija radi sljedeće:

- a) dostavlja vozna sredstva za prijevoz putnika i robe;
- b) uvodi i otprema vlakove;
- c) regulira i nadzire kretanje vlakova;
- d) zaključuje i izvršava ugovore za prijevoz putnika i robe.

U 1964. god. ŽTP Knin ostvarilo je prijevoz od 4,518.557 neto tona robe, od toga saobraćajna sekcija Split—Solin 2,246.521 tona robe ili 50%, saobraćajna sekcija Šibenik 930.528 tona ili 27%; saobraćajna sekcija Knin 645.576 tona ili 15%; saobraćajna sekcija Gračac 623.863 tona ili 14%.

Osim toga prevezeno je 4,397.217 putnika od toga saobraćajna sekcija Solin 1,018.053 ili 23%; saobraćajna sekcija Šibenik 946.873 ili 20%; saobraćajna sekcija Knin 1,197.395 ili 27%; saobraćajna sekcija Gračac 1,237.894 ili 30%. Zatim je otpremljeno prtljaga i ekspresne robe, 9,815.575 kg, od toga saobraćajna sekcija Split—Solin 4,425.556 kg ili 46%, saobraćajna sekcija Šibenik 532.634 kg ili 5%, saobraćajna sekcija Knin 2,224.928 kg ili 22%, i saobraćajna sekcija Gračac 2,631.457 kg ili 27%.

Dakle od onih osnovnih djelatnosti koje treba da obavi jedna željezničko-saobraćajna sekcija u 1964. godini splitska sekcija obavila je oko 50% tih poslova, a ostale tri dosadašnje saobraćajne sekcije ŽTP Knin 50%. U reorganizaciji željezničkih transportnih poduzeća, kojom se išlo na smanjenje broja saobraćajnih sekcija logično je bilo pretpostaviti da će se ukinuti one sekcije koje u dosadašnjem svom radu nisu imale poslovnog i ekonomskog opravdanja, a da ostanu i ojačaju one sekcije koje su obavljale i za koje se moglo pretpostavljati da će ubuduće obavljati većinu poslova jedne teritorije. Međutim, postupljeno je sasvim suprotno, ukinuta je najjača saobraćajna sekcija a novo formirana sekcija sa područja djelovanja za cijeli teritorij bivšeg ŽTP Knin formirana je u Kninu i na taj način se prostorno udaljila od poslova i organizacija sa kojima treba da te poslove svakodnevno obavlja. Jasno iz ovoga proizlazi da će ovo imati negativnog uticaja na rad željezničkog poduzeća i sekcija i na lučke i druge privredne organizacije splitskog i šibenskog bazena.

Osnovni princip i intencija privredne reforme nedavno sprovedene je bila i ostaje da se odlučivanje o višku rada prepusti najnižim radnim organizacijama i jedinicima tj. da o rezultatu svoga rada i prihodima odlučuje onaj koji te prihode i ostvaruje. Ovakvo kako je provedena reorganizacija željezničkih transportnih poduzeća i kako je izvršena unutarnja organizacija tih poduzeća, očividno je da ovaj princip privredne reforme zbog centralističkih tendencija nije ostvaren.

CESTOVNE VEZE

Poduzeća za putove danas formiraju svoje prihode na osnovu količina prodatog benzina na svom teritoriju. Naime, na svaku litru prodatog goriva za motorna vozila poduzeće za ceste dobija 20 S. Din. Pošto je promet logično veći na modernim cestama, a troškovi održavanja manji, oni imaju veće prihode nego na makadamskim cestama, gdje je razumljivo promet manji, a potreba za održavanje istih veća.

Početak prošle godine dovršena je Jadranska magistrala koja bez ikakove sumnje ima vanredan privredni značaj za područje kroz koje prolazi. Ona je već iste godine pokazala koliko je bila potrebna i zato je potpuno opravdala svoju svrhu. Međutim, da bi ona bila do kraja iskorištena i u potpunosti odgovorila svojoj namjeni neophodno je potrebno povezivanje ove značajne saobraćajnice sa unutrašnjosti koje je okrenuto prema privrednim centrima na moru uopće a posebno prema lukama.

Sadašnje stanje cestovnih veza ove magistrale i luka prema unutrašnjosti je slijedeće na području Dalmacije:

Jadranska magistrala od Rijeke pa sve do Ulcinja u dužini od 813 km povezana je cestovnim transverzalamama samo na nekoliko mjesta kraćim modernim putovima i to: Split—Sinj 36 km, Dubrovnik—Trebilje 27 km, Kotor—Cetinje—Titograd 96 km, Petrovac—Titograd 56 km, a osim toga Ploče—Sarajevo u dužini od 180 km završava se posljednjih 9 km od Opuzena do Metkovića. Prema tome smatramo da je slijedeća stopa u izgradnji modernih cestovnih saobraćajnica daljnja dublja veza magistrale i produženje postojećih putova sa unutrašnjosti zemlje ili dovršenje kraćih dionica već započetih putova ili izgradnja novih modernih suhozemnih veza primorja sa zaleđem.

Kao što vidimo od svih dalmatinskih luka samo Ploče će uskoro imati modernu cestu sa unutrašnjošću preko Sarajeva, dok ostale luke u Dalmaciji imaju vrlo kratke moderne ceste sa unutrašnjošću te nisu ni dospjele do stvarnih gravitacionih područja tih luka. Iстина je da ceste postoje, ali su one po svojim elementima i po kvalitetu gornjeg makadamskog sloja u takvom stanju, da je moderan kamionski saobraćaj veoma otežan i spor i zato veoma skup, jer se ne postižu ekonomske brzine, a kvarovi na automobilskim dijelovima (federima) su veoma i nenormalno veliki i česti.

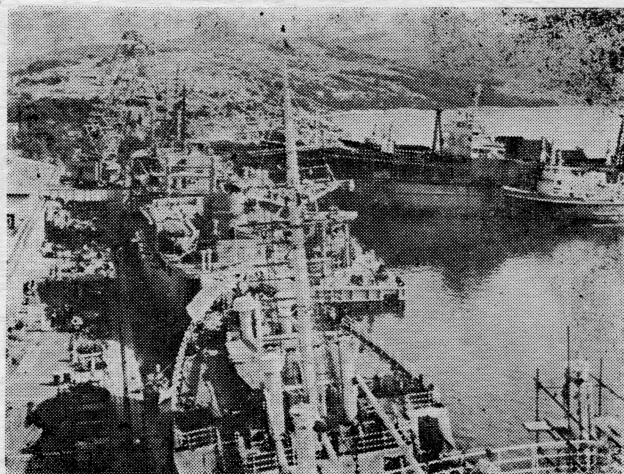
Ako pak utvrdimo da su neki pravci cestovnih veza dalmatinskih luka sa unutrašnjošću jedine suhozemne veze tih luka, onda se tek dobija jasna slika situacije u kojoj se sada nalaze naše luke u Dalmaciji u pogledu zaista ozbiljnog loših veza sa svojim prirodnim zaleđem.

Kako moderan cestovni saobraćaj uzima sve više učešća u ukupnom robnom prometu jer postaje sve više ekonomski opravdan to znači da postojeće stanje na području Dalmacije uopće a dalmatinskih luka posebno zaista zabrinjava, jer u krajnjoj liniji ne samo onemogućuje suvremenu razmjenu dobara nego i poskupljuje život pučanstva Dalmacije.

Splitska luka u pogledu cestovnih veza stoji posebno dosta loše. Osim, kako smo naprijed vidjeli, Jadranske magistrale i modernog puta od 36 km do Sinja nema drugih modernih cestovnih veza sa svojim zaleđem tj. sa gornjom Hrvatskom i zapadnom i srednjom Bosnom. Zbog toga treba pozdraviti ideju, akciju i nastojanja o gradnji modernog auto-puta Split—Knin—Bihać—Pisarovina—Zagreb i puta Split—Livno—Bugojno—Donji Vakuf kao dio transverzale Split—Okušani koja treba da spoji autoput Zagreb—Beograd sa Jadranskom magistralom.

Bez rješenja naprijed iznijetih saobraćajnih veza splitske luke nemožemo govoriti i o njenom uspješnom perspektivnom razvitku. Upravo osnovni problem splitske luke leži u rješavanju pomorskih i suhozemnih veza čije rješenje nije u nadležnosti lučkih poduzeća već cjelokupne privrede ovog područja i teritorijalno političkih organizacija. Njihovo rješenje se nameće kao veoma hitno a u prvom redu zbog toga što je sadašnje stanje kako smo vidjeli teško, a sa druge strane što druge jugoslavenske luke u pogledu unapređenja svog poslovanja vrlo intenzivno i uspješno rješavaju svoje probleme a u prvom redu problem saobraćajnih veza, kojim obezbjeđuju siguran napredak. Prema tome ako splitska luka treba da računa sa svojim daljnjim razvitkom onda mora da problem saobraćajnih veza počne odmah rješavati i to ne samo radi povećanja do sada postignutog prometa robe, već ako želi u najmanju ruku zadržati sadašnji nivo robnog i putničkog prometa.

Naravno da ovo nisu jedini problemi splitske luke, lučkih poduzeća i svih drugih poduzeća, ustanova i organizacija koje su zainteresirane za rad splitske luke, ali mi smatramo da je problem veza najvažniji. Ostali problemi nisu za sada bili predmet ovog razmatranja.



Novoizgrađeni brodovi za naše i strane naručioce na opremanju u brodograđilištu »Jozo Lozovina — Mosor« u Trogiru