

Razvoj i problemi bazske luke

Sva savremena zbivanja u pogledu našeg daljeg i intenzivnijeg privrednog razvoja i nastojanja da naša zemlja i privreda nađe svoje mesto u međunarodnoj trgovini i podeli rada, u uskoj su povezanosti sa razvojem međunarodne razmene, koristeći pri tome date prirodne pogodnosti posedovanja otvorenih pomorskih puteva.

Razvoj međunarodne trgovine, a u uzajamnoj uslovljenosti sa njom, osposobljavanje luka da budu u stanju da prihvate robe na način kako to savremena razmena dobara zahteva, postaje činilac koji se ne može prenebeći.

Moramo se osloboditi zabluda da smo u međunarodnoj razmeni postigli visok nivo. Mi se, i pored svih uspeha, nalazimo daleko od onoga šta naša privreda u ovom trenutku može i treba da ima i da daje. Naš dalji privredni razvoj zavisi od naše sposobnosti da se uključimo u međunarodnu podelu rada i razmenu, pružajući pri tome kvalitet usluga koje zahteva današnji stepen razvoja međunarodne razmene.

Problem izgradnje savremene trgovačke mornarice, u našim današnjim uslovima i sistemu razvoja, više se ne postavlja. To ne znači da su izgrađeni brodovi dovoljni, bilo da se radi o kapacitetu — raspoloživoj tonaži ili vrsti brodova. U ovom, učinjeni naporu daju svoje rezultate, i dalja izgradnja trgovačkih brodova samo će pomoći da naše učesće u svetskoj pomorskoj razmeni bude značajnije.

Razvoj naše pomorske privrede ne zavisi samo od broja brodova i raspoloživih tona već i, u velikoj meri, od podobnih luka kojim ćemo u doglednoj budućnosti raspolagati, njihove opremljenosti i sposobnosti da odgovore savremenim zahtevima u pogledu brzine pružanja i vršenja usluga i njihovog kvaliteta.

Kako su u pitanju dugogodišnja ulaganja u objekte velike vrednosti, i pored svih napora koji su učinjeni i koji se vrše, mislimo da sva pitanja u vezi sa izgradnjom i razvojem naših luka nisu rešena. Tek je započeto sa rešavanjem ovih pitanja razvoja jugoslovenske pomorske privrede. U osnovi naša je želja i cilj, da na ovom delu Jadranskog mora,

od najjužnije do najsevernije njegove tačke, imamo izgrađen sistem luka koje će biti sposobne da odgovore našim rastućim potrebama, s jedne strane, a sa druge da omoguće njihovo korišćenje za tranzit roba od i prema našim susedima. To bi, smatramo, bio poseban doprinos sa naše strane daljem razvoju razmene među, danas, još uvek, delimično zatvorenim privrednim područjima.

Imajući u vidu celinu razvoja naše pomorske privrede, naše potrebe i mogućnosti, naša najjužnija luka, otvorena za veliku pomorsku trgovinu treba da bude luka Bar. To je u stvari prva luka na našem delu Jadrana i sistemu luka na našim obalama.

To nije ni malo čudnovato, ako se ima u vidu da je Bar i ranije, u našoj istoriji i pomorstvu, kao primorsko mesto imao određenu ulogu. Prvi podaci o Baru kao primorskom naselju gube se u davninama Srednjeg veka. Stari Bar pominje se u IX i X veku pod imenom *Antivari*. Ovaj naziv nalazi se na velikom broju gravura iz kraja XV i XVI veka.

Stari Bar bio je poznat kao trgovačko i utvrđeno mesto u neposrednoj blizini Barskog zaliva. On se u tom dobu smatrao i bio je jedan od najvažnijih političkih, privrednih i kulturnih centara na ovom delu Jadranskog mora. Bar je, 1089. godine postao sedište dukljanske arhiepiskopije. Istorija grada bila je veoma burna i ispunjena borbama sa drugim trgovačkim gradovima, prvenstveno sa Dubrovnikom. Sredinom XIII veka ova je borba završena, kada je Bar dobio arhiepiskopiju koja je imala autonomiju u staroj srpskoj državi. Raspadom srpske države pod najezdom Turaka, Bar sa priobalnim područjem, 1443. godine, pada pod uticaj Venecije, da bi ga konačno 1571. godine osvojili Turci. Vlast Turaka trajala je do 1878. godine, kada su grad konačno oslobodili Crnogorci. Ova godina može se smatrati kao godina početka novije istorije ovog primorskog mesta, nekada veoma bogatog, a posebno čuvenom po maslinjacima.

Noviji razvoj Bara kao luke počinje 1909. godine, kada je započeta izgradnja nove luke. Tada je izgrađena operativna obala koja se danas nalazi na unutrašnjoj strani glavnog lukobrana, dužine 294 m i 7 m korisne dubine. Početni radovi na izgradnji nove luke Bar zadržali su se na ovim počecima više od četiri decenije. Razlozi su manje ili više poznati. Sukobi interesa, bilo da se radi o unutrašnjim ili međunarodnim, ometali su izgradnju i pored izvanrednih prirodnih i geografskih podobnosti i prednosti.

Ipak, sve to nije sprečilo da savremena socijalistička Jugoslavija započne, 1952. godine, sa bržom izgradnjom ove naše najjužnije luke. To je posledica konačnog saznanja da za

veliki deo naše zemlje ona predstavlja prirodan izlaz na more i otvorene pomorske puteve.

Gravitaciono područje prema do sad izvršenim studijama i datim procenama, iznosi preko 120.000 km², mada mi smatramo da je ono šire i da se stvarno mogu očekivati robe koje dolaze ili koje će odlaziti za oblasti van predviđenog područja. Kada se govori o luci ne sme se prenebeći činjenica da luka u velikoj meri zavisi od dovršenja pruge Beograd—Bar. To pitanje se, danas, više ne postavlja. Izgradnja pruge postala je obaveza zajednice, tako da će u bliskoj budućnosti, 1972. godine, ova pruga biti završena i postati integralni deo naših glavnih saobraćajnica. Rešenjem pitanja pristupnih puteva u pravcu luke rešava se osnova njenog opstanka i efikasnosti.

Posmatrajući luku kao funkciju željezničke pruge i drugih saobraćajnica, mora se očekivati da će veliki deo prometa usmeren u pravcu drugih luka sada ići preko ove. Time će biti oslobođeni kapaciteti ovih luka neophodni za tranzitni promet. Vid prometa, koji, imajući u vidu njihov položaj, ima izvanredan značaj za čitavu našu privredu, odnosno zajednicu. Ova orijentacija ne znači da i luka Bar neće imati svoj udeo u tranzitnom prometu.

Kada se govori o luci i njenom značaju za ovo područje ima se uvek u vidu da luke nisu samo saobraćajno-tehničke nego i poslovne (trgovačke) institucije. Promet ne zavisi samo do prirodnih i tehničkih, nego u velikoj meri, i od ekonomskih mogućnosti. Drugim rečima, to zavisi od puta — robnih tokova, kojim idu robe u izvozu i uvozu, organizacionih sposobnosti, kao i od trgovačkih veza u pomorskom prometu. Vršeći koncentraciju roba, odnosno privlačeći je, posredujući i učestvujući u međunarodnoj razmeni, svaka luka nastoji da privuče deo, i to što veći, svetskog prometa, a kao posledica toga i deo plovidbe.

Planirani promet, bilo da se radi o izvozu ili uvozu, iznosio bi oko 5,8 miliona tona godišnje u trenutku kada luka bude konačno izgrađena. Za naše uslove ova količina robe i veličina prometa predstavlja izvanredan početak. To nas navodi na misao da postoje i veće mogućnosti, ali, to je i sasvim razumljivo, da je to problem daljih proučavanja. Čitav naš vrlo buran privredni razvoj nas upućuje na neophodnost stvaranja i vođenja jedne određene i dalekosežne saobra-

ćajne politike razvoja saobraćajnih institucija. Ta politika je i naglašena samom izgradnjom luke.

Planirani promet koji treba postići 1973. godine, imaće za posledicu brzi privredni razvoj oblasti koje se smatraju, a to je danas činjenica, nerazvijenim područjem. Uklanjanjem postojećih razlika u privrednom razvoju ostvariće se ciljevi koji se traže u savremenom svetu, a posebno u našoj zajednici.

Posebna osobenost u izgradnji luke Bar sastoji se u tome što je zajednica finansirala bezpovratnim sredstvima deo I faze njene izgradnje. Dovođena I faza obuhvata izgrađeni glavni lukobran dužine 1.316 m i sekundarni od 772 m, i izgrađenim gatom za terete sa 1.149 m operativnih obala za prekomorske brodove, 585 m operativnih obala za putničke brodove i brodove obalne plovidbe, koji se nalaze na starom delu luke i na posebnom gatu za putnički saobraćaj. Dubina lučkog basena iznosi od 4,5 do 12 m, s tim što je na ulazu 14 metara, šta omogućuje pristup luci velikih prekookeanskih brodova.

Sem obala i lukobrana, sredstvima luke ili privrednih organizacija, izgrađeno je 34.757 m² zatvorenih skladišta, a raspolaže se i sa 72.780 m² otvorenih skladišnih površina.

Tehnička opremljenost luke vertikalnom i horizontalnom mehanizacijom, i pored svih učinjenih napora ima svojih nedostataka i manjkavosti, tako, da ona možda nije u mogućnosti da u potpunosti odgovori savremenim zahtevima za efikasnom manipulacijom robama. Ali, smatramo da je to problem koji uz potrebna ulaganja može biti lako i rešen. Nedostatak sredstava zahteva u ovom trenutku veće napore. Međutim, osnova stvarno postoji i nju treba u punoj meri koristiti.

Današnji, izgrađeni delovi luke, omogućuju promet od oko 1 milion tona robe godišnje. Veličina prometa povećavaće se uporedno sa daljom izgradnjom, kako željezničke pruge i drugih saobraćajnica, tako i same luke. Ali, i pored svega mišljenja smo da već sada treba započeti sa proučavanjem njenog daljeg razvoja, imajući uvek u vidu izvanredne prirodne uslove, a posebno, njen položaj u Sredozemlju. Tim naporima može se samo povećati značaj jugoslovenske pomorske privrede u ovom delu sveta, i u svetskom pomorstvu uopšte.