

Položaj malih luka u kotazu Split

Prema najnovijim podacima kojima raspolaže Osnovna privredna komora u Splitu, prema izvještajima primorskih i otočnih općina te na osnovu podataka Hidrograđevinskog inspektorata za sigurnost plovidbe dajemo osvrt na stanje i položaj malih luka na području kotara Split.

Na teritoriji kotara su 234 luke sa ukupnom dužinom od 48.328 metara obale. U 183 luke pristaju redovite parobrodarske pruge. U svim lukama ima 420 pomorsko-građevinskih objekata, od kojih su 353 sa manjim ili većim oštećenjima. Bez oštećenja ili sa minimalnim oštećenjima ima svega 67 objekata. Od ukupnog broja postojećih objekata 131 se koristi za putničko-teretni saobraćaj, od toga 111 su oštećeni.

Najveći broj objekata su stari i dotrajali jer su građeni između 1875. i 1930. godine.

Najveći broj oštećenih objekata nalazi se u manjim lukama koje se već duže vremena ne koriste za putničko-teretni saobraćaj, ali one, i pored toga, imaju određenu namjenu i koriste se za lokalno privredne i turističke svrhe.

Po obimu i vrsti najveća oštećenja su na objektima u većim lukama koje imaju veliki značaj za pomorsku privredu (Šibenik, Trogir, Split, Dugi Rat, Vis, Korčula, Dubrovnik). Na pojedinim objektima u tim lukama stanje je takvo da je za neke donesena zabrana korištenja (Šibenik: Obala Jugoslavenske mornarice; Dugi Rat: pristanišna obala;

Skradin: operativna obala; Omiš: dio operativne obale; Split: vez br. 25 na lukobranu), dok za druge zabrana predstoji i ona će vjerojatno biti donesena uskoro (Pučišće: operativna obala; Korčula: glavno pristanište; Ston Veliki: obala) ako se do inspektionog pregleda ne izvrše potrebne opravke, što vremenski i zbog pomanjkanja sredstava neće biti moguće za sve objekte ostvariti.

Stanje dubina u nekim lukama na teritoriji kotara Split također ne zadovoljava. Malo je važnih luka u kojima nije potrebno izvršiti bagerisanje. Podaci o realnom stanju dubina za mnoge luke nedostaju. Već niz godina nisu vršeni zahvati na pročišćavanju luka te podaci o dubinama danas više nisu za praktično korištenje.

Prema stručnim proračunima za period od 1961. do 1965. godine, a prema cijenama iz 1961. za održavanje luka trebalo je 483,280.000 starih dinara ili 96,656.000 starih dinara godišnje; za opravku i rekonstrukciju oštećenih obala 675,500.000 starih dinara, a za bagerisanje 460,500.000 starih dinara. Prema najnovijim podacima za opravku oštećenih objekata, održavanje i bagerisanje luka na cijelom području kotara Split danas bi bio potreban iznos od 2,200.000.000 starih dinara, od toga 1,600.000.000 starih dinara za objekte koji se koriste za pomorsko-javni saobraćaj

Lučki svjetionici su također po Zakonu o iskorištavanju luka i pristaništa ušli u osnovna sredstva luka. Održavanje svjetionika koji su neophodni za odvijanje normalnog pomorskog saobraćaja košta godišnje oko 200.000 starih dinara po svjetlu ili na teritoriji kotara Split za 241 lučki svjetionik godišnje treba oko 48 miliona starih dinara. Većina općina su, radi redovnog održavanja svjetionika, napravile ugovore sa Upravom za održavanje plovni putova u Splitu, ali veliki broj općina nije prošle godine isplatio ugovorenu sumu tako da ih je Uprava kreditirala iz svojih prihoda. Pitanje je kada i odakle će općine smoci sredstva za podmirenje starih potraživanja. Interesantno je da je, na primjer, općina La-

stovo u 1965. godini dobila lučke nadoknade od 480.000 starih dinara i da je čitav iznos isplatila Upravi za održavanje plovnih putova za samo dva svjetionika iako je imala i druge potrebe, osobito održavanje i opravku obala.

Uzroci teškog stanja u malim lukama su različiti. Veliki broj objekata sagrađen je prije više desetaka godina i upotrebom ili vremenskim utjecajem doveden u derutno stanje. Međutim, najvažniji razlog postojećeg zabrinjavajućeg stanja je neredovno održavanje zbog pomanjkanja sredstava. Čest je slučaj da se na objektima, ma gdje se nalazili, već dugo vremena nisu vršili nikakvi radovi. U sadašnjoj situaciji potrebno je uložiti znatno više sredstava za njihovo održavanje i osposobljavanje, što prolazi okvire mogućnosti.

Nenamjensko trošenje, i onako nedovoljnih sredstava, također je imalo odraza na povećani obim oštećenja pojedinih objekata. Bilo je slučajeva da su se sredstva, namijenjena na opravke, koristila za novogradnje ili rekonstrukciju objekata, koji po svojoj namjeni nisu neophodni.

Postavlja se pitanje odakle, prema Zakonu o iskorištavanju luka i pristaništa, mogu da se ostvare sredstva za održavanje i rekonstrukciju i izgradnju obale. Jedinu izvor prihoda su lučke naknade od putnika i robe te od čamaca za korištenje obale.

Lučke naknade nisu svugdje jednake ni za putnike, ni za robu, ni za čamce. Veličinu naknada određivale su skupštine općina i one su se kretale u 1965. godini za putnike od 0 dinara, kao što je slučaj u Metkoviću, pa do pedeset dinara za domaće putnike i do 840 dinara za strane putnike. Za robu lučke naknade su se kretale od 50 dinara po toni do 400 dinara po toni.

Ukupan promet roba u svim lukama na području kotara Split u 1965. godini bio je 4,966.339 tona. Ako izuzmemo 6 većih luka: Split, Šibenik, Zadar, Ploče, Metković i Dubrovnik, gdje je u 1965. godini ostvaren promet od 4,622.633 tone, ostaje da je u 228 malih luka ostvaren promet robe od 343.706 tona.

Ukupan broj putnika u 1965. godini u svim lukama kotara Split bio je 3,984.005, od toga na 6 velikih luka otpada 2,942.964 a na sve ostale luke samo 1,041.041 putnika.

Prema tim podacima kretali su se i prihodi od lučkih naknada tako da su samo 6 velikih luka u 1965. godini prikupile od lučkih naknada 475,437.136 dinara, a sve male luke zajedno 62,187.487 starih dinara.

Velike luke tako ostvaruju sredstva za održavanje i rekonstrukciju obale, a od lučkih naknada mogu osigurati i daljnju izgradnju luka i lučkih postrojenja. Na primjer, luka Ploče i Metković od lučkih pristojbi vrše akumulaciju za izgradnju novih obala i obalnih željezničkih kolosijeka, a u Splitu se grade lučka skladišta i nove obale. U isto vrijeme male luke nemaju dovoljno sredstava ni za održavanje po-

stojećih obala. Karakteristično je da ukupni prihodi malih luka iznose sumu koja je nešto veća od godišnje potrebe za održavanje lučkih svjetionika.

Iz toga jasno proizlazi sva težina situacije u kojoj se nalaze male luke jer nedostaju sredstva u visini od 1.700,000.000 starih dinara da bi se stanje malih luka saniralo. Postojeći izvori finansiranja su skromni i sredstva neznatna u odnosu na potrebe, pa opravdano treba očekivati pogoršanje teške situacije jer će objekti biti izloženi daljnjem propadanju zbog pomanjkanja sredstava za održavanje i opravku.

Izlaz iz ove situacije ne može se tražiti u povećanju lučkih naknada je male luke zbog malog prometa robe i putnika neće ostvariti potrebna sredstva. Sadašnje lučke naknade trebalo bi povećati za 3 puta. Pa, kad bi se i to moglo i smjelo uraditi, opet bi nedostajala sredstva za popravku oštećenih obala i bagerisanje koja iznose oko 2 milijarde dinara.

I sada ima problema oko naplate relativno malih lučkih naknada i zato ne dolazi u obzir nikakvo povećanje. Na teritoriji općine Dubrovnik ima ukupno 1038 čamaca. Za svaki čamac godišnje prema tarifi treba da se plati 3.000 starih dinara što bi ukupno iznosilo 3,114.000 starih dinara. Međutim, ovaj iznos je u 1965. godini bilo nemoguće naplatiti jer vlasnici čamaca, prema postojećem Osnovnom zakonu o iskorištavanju luka i pristaništa, nisu dužni plaćati naknadu za privez ako se ne koriste izgrađenom obalom. To znači da odgovarajuća lučko-privredna organizacija nema pravo ubiranja naknade od čamaca. U prošloj godini Luka Dubrovnik redovno je gubila parnice na sudu za sve slučajeve u kojima su vlasnici čamaca »dokazali« da ne koriste izgrađene obale.

Prema tome očito je da sredstva treba tražiti na drugoj strani a ne u povećanju lučkih naknada.

Kao posljedicu ovakvog stanja imali smo pojavu da su u 1965. godini u općini Biograd utrošene lučke naknade u iznosu 2,547.150 starih dinara samo za nabavku materijala, dok su radnu snagu dali mještani besplatno i ostvarili vrijednost od 6,000.000 dinara.

U općini Trogir 1965. godine ubrano je od naknada 647.732 stara dinara ili od dana preuzimanja lučkih objekata od strane komuna ukupno 3,228.650 starih dinara, a za isti period utrošeno na održavanje obale 17,000.000 starih dinara. Razlika je dobivena iz sredstava Skupštine općine Trogir, Brodogradilišta »Mosor« te poljoprivrednih zdruaga i drugih privrednih organizacija, a najvećim dijelom iz samodoprinosu mještana u novcu i u radnoj snazi.

Mi smo iznijeli samo neke slučajeve, ali je očividno da treba riješiti pitanje održavanja, opravke, rekonstrukcije i bagerisanja malih luka.