

Razvoj Rijeke kao slobodne luke između dva svjetska rata

Lucijan Kos, Zagreb

Rijeka — stari »porto franco teresiano«¹ uživao je potpunu carinsku slobodu do 1891. godine, kad je bio posebnim Patentom sveden na »punto franco«. Ali Mađarska rukovodeći se svojim interesima, ovu je luku kao svoja »pomorska vrata« i dalje favorizirala diferencijalnim carinama, brodarskim subvencijama, željezničkim preferencijalnim tarifama i dr. tako da se robni promet u njoj i dalje povećavao (u 1913. godini iznosio je 2,258.500 t).

Poslije prvog svjetskog rata funkcije Rijeke kao luke znatno su oslabile pa je »Consiglio Nazionale Italiano di Fiume« koncem 1918. godine obnovio »porto franco«. Ali kako za nj »non detto alcun beneficio concreto«² to do njegove realizacije nije uopće došlo, a robni promet luke i dalje je bio u stalnom opadanju. Ugovor u Rapallu od 12. XI 1920. godine pored utvrđenja jugoslavensko-talijanske granice, statusa Zadra, Kvarnerskih otoka (Cres i Lošinj), ekonomskih koncesija datih talijanskim državljanima u Kraljevini SHS sadržavao je u svom čl. IV i odredbe o »Slobodnoj i nezavisnoj Riječkoj državi« (Corpus separatum), koja je obuhvaćala grad i kotar Rijeku te dio Istre od Kastva do pred Matulja i Preluke. Naknadnim provedbenim propisima osnovan je bio u Rijeci »porto franco« — način plaćanja carina i taksa. Ali kako se samim dekretiranjem Rijeke nije mogla ekonomski podići, to je navelo njene aneksioniste da izvrše priključenje Rijeke »a... parte integrante del Regno d'Italia«.³ Kako ni ova politička mjera nije Rijeku ekonomski podigla, to je Italija tražila za nju zaštitu na drugoj strani. Kako je još stara Austrija bila zavela u korist svojih jadranskih luka — Rijeke i Trsta — niz olakšica po kojima je sva kolonijalna roba, uvezena preko tih luka uživala popust u carinskim tarifama i u podvoznim troškovima, to je Italija — između dva svjetska rata — zbog izmijenjenih tadašnjih prilika kad su Rijeku i Trst izašli iz poligona Trst — Praha — Wien — Budapest — Rijeka, nastojala da se ovim njenim lukama i nadalje priznaju te povlastice, što je ona uspjela i osigurati ugovorima o miru. Italija, iz bojazni da se osjetljivo ne smanji robni promet ovih luka, na svojim je željeznicama za Rijeku i Trst snizila tarifu do 80%, a stara Jugoslavija, analogno Austriji i Mađarskoj, do 30% svojih lokalnih tarifa. Ali unatoč toga, robni je promet Rijeke bio tada u stalnom opadanju; 1923. godine ovaj je iznosio samo 310.000 t, a 1924. godine 402.439 t. To je zbog toga što je Rijeku po priključenju Italiji ostala ne samo bez svog prirodnog zaleđa, već i bez svog glavnog prometnog puta kojim ide mađarska vanjska trgovina, pa su joj nedostajali uvjeti da razvije svoj tranzitni značaj. Italija je, istina, odmah iza 1924. godine nastojala da u Rijeci realizira »porto franco«, koji bi kao »zona extra doganale« trebao odigrati važnu ekonomsku ulogu u što većem prihvatu robe iz i za zemlje Podunavlja. Za Italiju je Rijeka predstavljala ekonomski balast (daldko manje zlo od onog, da je ostala samostalna »tampon« država ili da je pripala Kraljevini SHS) jer je ova već bila sa svoje dvije sjevernoistočne luke Venecijom i Trstom »prezasićena« pa je stoga nastojala da ovu »svoju« perifernu luku alimentira robom pretežno iz Jugoslavije i Mađarske, a samo manjim di-

jelom iz Austrije. Intencija Italije bila je da našim prometom spasi Rijeku, ali i da njome uspori razvoj naših luka čemu su išli u prilog i ugovori o miru (Nettunske i druge konvencije). Tako npr. u tarifnoj politici naših željeznica »sve povlastice« koje su vrijedile za Sušak kao luku automatski su vrijedile i za Rijeku, a Rijeku i Trst mogli su koristiti i naše »jadranske tarife«. Kako su ove luke bile izgrađene i imale povoljne željezničke veze, to su i njihove lučko-transportne i druge usluge bile znatno jeftinije od usluga u našim neizgrađenim lukama, razmjerno slabo povezanim, pa su one i uspješno privlačile našu robu.

Italija rukovodeći se svojim političkim interesima i ekonomskim održanjem »svoje« Rijeke, uz priznanje našeg suvereniteta nad Deltom i lukom Baroš⁴ i pored učeš-

¹ Austrijski car Karlo VI je 1717. godine pored Patenta o slobodi plovidbe izdao i Carski patent kojim je dvije najveće austrijske luke Rijeku i Trst proglasio slobodnim lukama — porti franchi. Ali dolaskom Francuza na Jadran 1806. pomorsko-tranzitna trgovina za austrijsko zaleđe i iz njega vršila se po čl. 5 Bečkog ugovora od 14. X 1809. godine isključivo preko Rijeke, a istom od 1812. i preko Trsta, tako da je praktično bio ukinut njihov raniji režim slobodnih luka. Druga austrijska vladavina na Jadranu nakon što je ukinula (kontinentalnu) blokadu i s njom povezan carinski sistem iz 1813. godine dala je ovim lukama znatne povlastice. 1. VI 1814. Austrija je ove luke ponovo proglasila slobodnim lukama.

Austro-ugarskom nagodbom iz 1867. godine, kada je u stvari izvršena ekonomska podjela interesnih sfera Austrije i Mađarske, Rijeci se po prvij osporavao njen privredni, a osobito pomorski razvoj u korist Trsta, dok drugoj njena je luka poslužila za ekspanziju na pomorska svjetska tržišta. Kako je i u ovoj međusobnoj borbi Trsta i Rijeke došlo do ponovnog ukidanja njihovih režima slobodnih luka, to je Mađarska Rijeci sa zaleđem (željeznička pruga Rijeka — Budapest otvorena 1873.) dala povlastene željezničke, carinske i lučke tarife te uspostavila u njoj režim slobodne luke.

² Rocco Dott. D.: La Progettata Zona franca... Trieste, 1954. p. 23, 32-35.

³ Con D. Nro 211, — 22 Febbraio 1924.

⁴ Ovako je nazvana po svom graditelju mađarskom ministru saobraćaja grofu Baroschu (Talijani su je nazvali Porto Sauro). Građena je sa svrhom da sa Deltom postane dio Riječke luke — Porto Grande, isključivo za izvoz drvene građe.

Po čl. 1 Sporazuma o Rijeci od 27. I 1924. godine talijanska se vlada obavezala da će predati »porto Baroš« jugoslavenskoj vladi »entro due giorni dallo scambio delle ratifiche del presente accordo«. »... Il confine tra Fiume e il porto Baros lungo la banchina sara delimitato, secondo la linea tracciata sulla carta... Il Regno d'Italia riconosce la piena e intera sovranita del Regno dei SCS sulle acque della Fiumara. La linea di confine sara quindi da questa parte costituita dall'orlo della riva occidentale del canale...« (Art. 7).

ća u upravljanju i u troškovima za održavanje riječke željezničke stanice⁵ ustupila nam je 1924. godine u Rijčkoj luci bazen »Thaon de Revel«⁶ u ulozu naše »slobodne carinske zone«. Ovaj nam je bazen sa 2 pristani (molo Rodolfo e molo Valeria — danas Gat Vl. Gortana i Vl. Nazora) dat u eksploataciju na 50 godina uz plaćanje simbolične godišnje zakupnine od 1 zlatne lire.⁷ Zonom ima se poslovati po propisima koji su ili će biti na snazi u cijeloj Rijčkoj luci uključujući i Pravilnik o »punto franco«, koji će biti donesen od strane Uprave luke. I sve povlastice, koje vrijede ili će vrijediti za javna skladišta luke vrijede ili će vrijediti i za ustupljena javna skladišta na području zone.⁸ Slobodnom carinskom zonom može upravljati fizička osoba naše narodnosti uz prethodnu suglasnost Uprave luke ili naša pravna osoba uz obaveznu registraciju i u Rijeci. Italija je pridržala u ovoj zoni sva suverena prava (sudovanje, lučku službu, kažnjavanje, vršenje javnog reda, carinskog nadzora, upotrebe domaće radne snage i sl.) uz jedinu primjenu naših carinskih propisa po našim carinskim izvršnim organima uključujući kažnjavanje carinskih prekršitelja. Zona po vrsti svog poslovanja i po sadržaju svog rada je trgovinska, trgovinsko-tranzitna, u kojoj se roba može skladištiti, čuvati, sortirati, prepakirati, čistiti i slično, a njena uprava može i izdavati trgovinske papire — skladišnice (warrante i dr.) kao i vršiti javnu prodaju robe.

Pošto se ovdje radilo o isključivo talijanskim, a ne i o našim ekonomskim interesima, to je zona bila za nas u stvari »prisilna« slobodna carinska zona. Italija je nastojala pod svaku cijenu da prihvatimo ovu njenu ponudu, pa je čak u nekim sporednijim od svojih zahtjeva i popustila, da bi se pitanje naše zone, a time i zajedničke željezničke povlaštene tarife za nju povoljno riješilo. Međutim, prava koja bi dobili i obaveze, koje bi preuzeli u ovoj zoni sa stanovništa razvoja naših luka, u prvom redu obilnijeg Sušaka pokazivali su, da za njeno preuzimanje nije bilo nikakvog ekonomskog opravdanja (jednake željezničke tarife sa Suškom, obavezno zaposlenje talijanske radne snage, razmjerno veliki naš udio u troškovima održavanja zajedničke željezničke stanice u Rijeci, isključenje naših brodova iz kabotažne plovidbe i sl.) To je i bio glavni razlog da se sa ratifikacijom »Priloga B« Sporazuma o Rijeci od 27. I 1924. godine stalno odgađalo i konačno odbacilo.⁹

Kako je izgrađena Rijčka luka imala veliku prednost u privrednoj utakmici nad neizgrađenom Suškom lukom zbog njenog nedovoljnog skladišnog prostora, visokih najamnina i skupih usluga, to je Rijeka uspješno vršila na Sušak pritisak pa je njegova luka privredno nazadovala. Zbog toga se 1926. predlagalo da Sušak — njegova luka (Baroš i Brajdica) sa Deltom od zapadne državne granice do Martinšćice postane slobodan grad, slobodna luka ili slobodna carinska zona čime bi cijelo područje, koje se nalazi pod Italijom a gravitira Rijeci, kao i naša Slovenija koja je također gravitirala Trstu i Rijeci, došlo u ekonomsku sferu ove slobodne luke odnosno zone.¹⁰ Pristalice osnivanja slobodne luke odnosno zone isticali su da bi tada u Sušaku oživjela trgovina, da bi se razvilo brodarstvo, da bi se povećao izvoz — uvoz, ali da bi se razvilo i tranzit preko ove naše glavne luke, po mehanizaciji prve, a po prometu druge luke stare Jugoslavije. Ova slobodna luka odnosno zona bila bi i jako ekonomsko sredstvo za paraliziranje susjedne Rijeke. Ali kako se lučki promet Sušaka, osobito od 1931. godine počeo naglo povećavati uz visoki kurs talijanske lire, to je Suščka luka dolazila sve više u povoljniji položaj prema tada još uvijek »mrtvoj« Rijeci, pa je zahtjev za osnivanje slobodne zone tada bio napušten.

Italija, koristeći čl. 294 Trijanskog ugovora od 4. VI 1920. da spasi svoju »mrtvu« Rijeku, ponudila ju je Mađarskoj za njen tranzit preko Jadrana tim više, što je Mađarska još 1928. tražila da joj se u Rijčkoj luci ustupi slobodna (mađarska) carinska zona. Italija je ustupila ne samo Mađarskoj, već i Austriji i Čehoslovačkoj u Rijčkoj luci slobodne carinske magazine (u Trstu Čehoslovačkoj i »punto franco«). Ali ni sve ove i druge mjere, koje je talijanska vlada poduzimala da privredno »oživi« Rijeku nisu imale uspjeha. U Italiji je bio 1928. donesen zakon koji je ovlastio vladu da može u određenim lukama (njih 14) osnovati »punti o porti franchi«. Da nekako kompenzira osjetljivo poslijeratno smanjenje lučkog prometa Rijeke te njene lokalne industrije vlada je odlučila, koristeći

se ovlaštenjem tog zakona, da najprije u Rijeci osnuje prvi »porto franco« u rangu »Zona extra doganale perfetta«. Tako je dekretom vlade od 16. III 1929. godine osnovana u Rijeci slobodna luka, a otvorena 17. III 1930. Ovo slobodno područje »Zona libera di Carnaro«, »La zona franca del Carnaro« (Kvarnerska slobodna zona) organizirana je bila dekretom ministra financija od 2. IV 1930. i obuhvatila je priobalni pojas od Rijeke do Mošćeničke Drage sa Voloskom, Opatijom i Lovranom (od 1938. godine zona je proširena i na Cres, Lošinj, Susak, Unije i okolno manje otočje). Na njenom kopnenom dijelu bilo je 6 prolaza sa 3 carinarnice, a prema talijanskom carinskom području tj. između linije zone i talijanske carinske linije bio je neutralni pojas — zona tolerancije, kako bi se spriječilo krijumčarenje. U ovoj pojas (danas dijelovi općina Opatija i Zamet) bio je iz slobodne zone dozvoljen ograničeni uvoz robe po njenoj vrsti i količini, koja je služila neposredno za prehranu okolnog stanovništva, životinja za vunu i pašu, te poljoprivrednih strojeva za obradu zemlje.

»Kvarnerska slobodna zona« imala je u stvari samo donekle proširene povlastice. To je bila »Zona franca integralmente chiusa« za razliku od takve poslijeratne zone u Gorici, osnovane 1948. koja je »Zona franca parzialmente aperta«. Sva roba, osim plina, monopola i električne energije, a od 1930. godine i cestovna motorna vozila — proizvedena u zoni ili uvezena u nju — bila je oslobođena od plaćanja poreza na proizvodnju i na prodaju. Strana roba mogla se uvoziti u zonu samo iz tzv. nesankcioniranih država i u granicama određenih kontingenata. Zona je mogla trgovati samo sa državama, koje su imale sa Italijom clearing — sporazume uključujući i Austriju. Finalni proizvodi zone, određeni za talijansko carinsko područje, koji su proizvedeni od uvezenih sirovina iz trećih država plaćali su uvoznu carinu samo za vrijednost tih sirovina. Inače, iz talijanskog carinskog područja mogle su se uvoziti slobodno od plaćanja svih daća sirovine da se u njoj prerade i da se kao finalni proizvodi natrag uvezu u talijansko carinsko područje. Da ne bi došlo do pretjeranog nagomilavanja istovrsnih ili srodnih industrija, što bi se ekonomski štetno odrazilo na talijansku industriju, lociranu »in Alta Italia«, to je osnivanje novih industrija u zoni bilo uvjetovano odobrenjem nadležnog ministarstva.

Premda su 1932. godine u zoni bile uvedene preferencijalne željezničke tarife za izvoz robe, to ipak režim povlastica nije u potpunosti odgovarao interesima riječke

⁵ »La stazione principale di Fiume sarà organizzata in regime di stazione internazionale di frontiera. Ad essa sarà distaccata una delegazione ferroviaria serbo-croata-slovena«. (Art. 6).

⁶ Nazvan po imenu velikog talijanskog admirala Paolo Thaon di Revel (1859—1948), koji je nosio titulu »Duca del mare«.

⁷ »... concede in affitto per anni al Regno dei SCS nel porto grande di Fiume gli spazi coperti e scoperti che costituiscono il bacino Thaon di Revel...« (Art. 5).

⁸ »... La locazione, dalla quale resta escluso ed illimitato del grande magazzino del molo Napoli, dei due magazzini prospicienti alla riva Thaon di Revel e dei due magazzini del molo Genova...« (Art. 5).

⁹ »Svaka tona robe, koju svijesno upućujemo preko Riječke luke ide na štetu naših vlastitih luka«, pisala je tada sva naša štampa.

¹⁰ Mišljenja o ekonomskoj opravdanosti osnivanja ove naše zone nisu bila jedinstvena. Dok su jedni bili za osnivanje slobodne luke odnosno zone, drugi su se tome protivili. Sušak je tražio zonu zbog Rijeke, Bakar zbog Sušaka, a Kraljevica je htjela biti s njima ravnopravna, ali ni Senj nije htio ostati po strani. Činjenica je, da bi ovakvo prostrana slobodna carinska zona od Sušaka do Senja sa 28,6 N/M obale, po prostranstvu jedinstvena u svijetu, imala niz negativnih posljedica (krijumčarenje, povlaštenost stanovništva i dr.).

¹¹ Con R. D. L. 17. marzo 1930. N. 139.

¹² Con R. D. L. 17. novembre 1938. N. 1794.

¹³ Con D. L. 1. XII 1948. Nro 1438 (Zona franca di Gorizia).

¹⁴ Con R. D. L. 7. luglio 1930. N. 922; Con D. M. del 29 marzo 1930.

¹⁵ Con D. M. 20. settembre 1932.

privrede pa su već 1935. godine privredne korporacije u Rijeci tražile reviziju Statuta zone. I zaista 1936. dati su zoni novi kontingenti robe iz Austrije i Mađarske, a u martu 1937. godine ti su kontingenti povećani i prošireni na uvoz i druge robe iz trećih zemalja. Sve je to bilo Rijeci — njenom privrednom potencijalu nedovoljno zbog valutnih ograničenja kao i zbog isključenja iz uvoznih kontigenata monopolne robe, cestovnih motornih vozila i druge robe, što je sve zaustavilo robni promet od Sušaka ka Rijeci, a što je izazvalo opće sniženje cijena, a zbog zabrane raznih industrijskih djelatnosti (izrada papira, čokolade i dr.) savladana je tadašnja industrijska kriza, a povećana je agrarna proizvodnja, špedicija, kopneni i pomorski transport. Rijeka je tada imala relativno uzevši povoljan privredni razvitak unatoč niza poteškoća (plaćanje velikog potrošnog poreza, povećanje cijena na međunarodnom tržištu, ekonomske sankcije, pad tečaja lire i sl.) jer »Zona franca avrebbe completamente rinnovato e ricolto l'economia di tutta la provincia...«

Ali s obzirom na svrhu i zadatke slobodnih luka, osnivanje takve luke u Rijeci za njeno šire gradsko područje (Provincia di Fiume) predstavljalo je pravi anahronizam, koji je ekonomska politika svake zemlje a naročito Italije davno preživjela. To proizlazi i otuda što do osnivanja ostalih 13 slobodnih luka odnosno zona uopće nije ni došlo. Ovom slobodnom lukom, oko 100.000 stanovnika oslobođeno je plaćanja carina, poreza i taksa, a što je sve predstavljalo osjetljivi teret za državnu blagajnu Italije. Cilj je bio ove tzv. životno-standardne slobodne luke da ojača ekonomski razvoj Rijeke i to isključivo podizanjem životnog standarda stanovnika Rijeke i njene okolice, dok je jačanje prometa, a naročito tranzita preko Riječke luke u stvari njena drugorazredna uloga. I takvoj Rijeci, lišenoj svog prirodnog neposrednog zaleda, gravitiralo je prostrano privredno zaleđe zemalja Podunavlja. Tom su području gravitirali Trst i Hamburg, rajnske i baltičke luke, koje su sve u međusobnoj utakmici pogodovnim željezničkim, carinskim i lučkim tarifama nastojale svaka za sebe privući robu iz ovog dijela Evrope. Ali Riječka luka svojim geografskim položajem, istina uz povećanje operativnih obala i skladišnog prostora, lučke mehanizacije, proširenja linija i kopnenih saobraćajnica, obradom stranog tržišta, savšenijom lučko-transportnom organizaci-

jom rada i sl. pruža ogromne prednosti za tranzitni promet robe, osobito između zemalja Podunavlja i zemalja Mediterana, Bliskog i Srednjeg Istoka. Uočimo li, da je Trst od austrijskog tranzita transportirao preko Jesenica 14%, od čehoslovačkog tranzita 32% i preko Kotoribe 16%, od mađarskog tranzita preko Kotoribe 100% od ukupnog robnog prometa Tršćanske luke u 1937. godini (2.217.000 t) to vidimo, da je tranzitni promet iz zemalja Podunavlja išao pretežno preko našeg teritorija, našim željeznicama, što je već i tada jasno pokazalo da Rijeka ima sve elemente tranzitne luke.

LITERATURA:

- Nardi L. Cr. La posizione giuridica internazionale di Fiume... al patto d'Abbazia (estr. dalla »Rivista di Diritto Internazionale«, a. XIV) Roma, 1922.
Benedetti Giulio: Fiume - Porto Baross e il retroterra, Roma, 1922.
Depoli A.: Porto Baross, Rijeka, 1921.
Il testo dell'accordo italo-jugoslavo per Fiume, 27 Gennaio 1924, il Littorio Dalmatico, Zara, 30. I. 1924.
Mirković Dr M.: Slobodna zona na Sušaku, Ekonomist — Zagreb, 1926. str. 292-98.
Porto franco a Susak, Rivista Italo-Jugoslava, Milano, N. l. p. 6, an. 1927.
Al Comune di Fiume — La zona franca.
Il Littorio Dalmatico, Zara, 18-19. III 1930.
Minoletti: I punti franchi, Torino, 1939.
Chiariini Angelo: I porti franchi in Italia, Bologna, 1929.
Metron: Fiume — Zona franca, L'economia del Carnaro, 22. III 1930; Corr. della Sera, 14 e 20. marzo 1930.
Miklavic: Fiume e la zona franca del Carnaro, Il Lavoro — Genova, 18. IV 1930.
Segré Vittorio: Il porto franco e la zona franca di Fiume, Il Sole — Milano, 11. IV 1930.
Demand for a free zone at Sushak, Economic Review, Dec. 11, 1925, vol. 12. p. 517.
Talon de Revel i naše luke, Trgovinski Glasnik — Beograd, br. 230 od 12. X 1928. 25. VIII 1929. br. 195.
Rocco Dott. Domenico: La Progettata Zona Franca di Trieste, Trieste 1954.