

Izgradnja luke Ploče i njene perspektive

Ivo Marković, Ploče

I. Izbor luke Ploče i izgradnja usko-tračne pruge

Sarajevo-Ploče

Privredni potencijal svake zemlje teži da pronađe što kraći saobraćajno-transportni put, da pronađe prirodni pravac koji mu omogućuje da za što kraće vrijeme, i uz što niže eksploataciono-transportne troškove, stigne do mjesta svoje realizacije. Ako je ovaj faktor zastupljen kod transporta robe, onda je udovoljeno jednom od osnovnih ekonomskih principa, a koji znatno utiče na sniženje cijene koštanja, na kvalitet i na efikasnost snabdijevanja sa proizvodnim i potrošnim dobrima.

Zemlje koje imaju razvijeno pomorstvo, zemlje koje su vezane za more, vrlo dobro znaju koje im blagodati i ekonomičnosti ono pruža. Zato privrednici takve zemlje teže da im roba najkraćim putem stigne do mora — do luke, do broda, odakle će biti najjeftinijim transportom, transportovana na sve kontinente svijeta, ili pak u obrnutom pravcu dovesti potrebne proizvode.

Koristeći se ekonomskim zakonima u ovoj privrednoj grani manje-više svaka pomorska zemlja postiže visoki privredno-financijski prosperitet, što znatno utiče na njen razvoj proizvodnje, proizvodnih snaga i na nacionalni dohodak.

Naša zemlja — uslijed mnogih okupacija i nenarodnih režima — sve do oslobođenja nije imala mogućnosti da razvija pomorstvo i pomorski transport. Međutim, poslije oslobođenja, a naročito u ovom 5-godišnjem planu, ova grana je znatno odskočila. To tim više što privredni potencijal svakog našeg većeg područja — adekvatno ekonomskim principima — traži također što kraći put do mora — do Jadranskog mora, koje je vezano sa svim otvorenim svjetskim morima, a sa time i s privredom i robnom razmjenom cijelog svijeta. Analogno tome, i privredni potencijal središta naše zemlje dirigovao je izgradnju potrebnih saobraćajnica u pravcu mora — preko Metkovića. Na toj ekonomskoj osnovi pojavila se je mogućnost izgradnje luke u današnjoj luci Ploče. Prema tome pogledajmo najvažnije faktore koji su uvjetovali izgradnju luke Ploče, a to su:

1. Ivan-planina sa svojim blagim padinama i prirodnim uvalama u cijelom južnom dijelu dinarskog spleta, jedino omogućuje izgradnju transverzalnih komunikacija od centralnog dijela zemlje k moru — dolinom rijeke Neretve.

2. Prirodni smještaj luke Ploče nalazi se 5 km. sjeverno od ušća rijeke Neretve, gdje je priroda u davnim geološkim formacijama, formirala prirodno povoljne fizičko-topografske uslove za izgradnju moderne luke, a s južne strane poluotok Pelješac djeluje kao prirodni lukobran.

3. Kao jedan od najvažnijih faktora za razvoj velike i moderne luke na ovom mjestu, jest ogromni privredni potencijal, koji se nalazi u zaleđu ovog mjesta, formirajući mu veliko prirodno geografsko-saobraćajno područje, gdje već danas gravitira nekoliko milijona tona tereta, a koja količina će se uskoro osjetno povećati uslijed naglog razvoja industrije na dotičnom gravitacionom području.

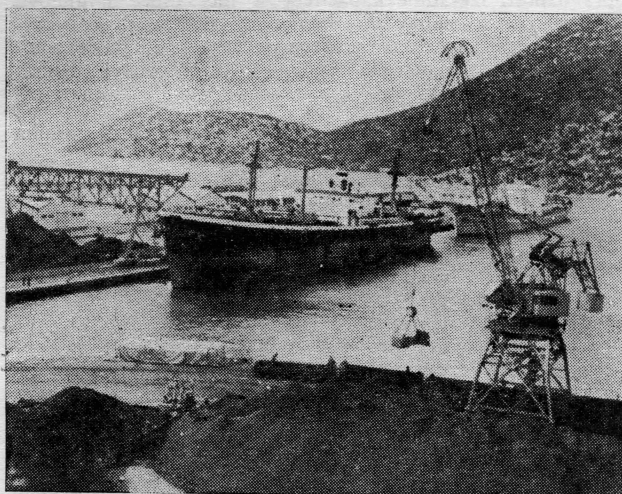
Što se pak tiče maritimnih uslova ove luke, oni su vrlo zadovoljavajući. Dubine u luci i u plovnom ulazno-izlaznom kanalu kreću se sada od 9,5—12 metara. Zamuljivanje luke onemogućeno je uslijed toga, što je rijeka Neretva udaljena južno od Ploča 5 km. i ima smjer uliva k jugu, a sama Crna rijeka, koja se ulijeva u more neposredno ispod sadašnje luke, prebacuje se u drugom smjeru tj. u rogotinsko jezero. Odljev vode iz bačinskog jezera, koje leži na svjernoj strani luke, teče kroz luku južnim smjerom i budući je popraćeno umjerenom strujom, ista pozitivno utiče na zamuljivanje, tj. onemogućuje da se isto povećava, ili bolje rečeno čak vrši produbljenje. Zahvaljujući prirodnom smještaju luke, vjetrovi nikad ne mogu dostići takvu jačinu da onemogućuje uplovljenje-isplovljenje brodova.

S obzirom na geografski smještaj luke, na mnogobrojne otoke i pješčane plaže u blizini, ovoj luci otvaraju se sjajne perspektive da se razvije u jednu veću putničku luku.

Ipak sve ove pozitivne faktore za razvoj ove luke, nije ranije nijedan režim iskoristio, iako je bilo pokušaja. Nju je u pravom smislu riječi otpočela izgrađivati naša socijalistička zajednica. Zato se slobodno može reći, da je luka Ploče nastala s prvim počecima socijalističke izgradnje u Jugoslaviji, ona će biti jedna od njenih potpunih ostvarenja.

Međutim, da je luka Ploče, kao i svaka druga luka, u pravom smislu riječi mogla postati lukom, primarno je riješenje njenih saobraćajnica sa njenim ekonomskim zaledem. A historijat izgradnje tih saobraćajnica, te željezničke pruge sa zaledem, zaista je opsežan. No ako se samo i par slučajeva, odluka i namjera izgradnje dotaknemo vidit ćemo, odmah, kako je silno bio gnjil i nazadan feudalni i kapitalistički društveni sistem okupaciono-nenarodnih režima, koji nije znao, ni mogao, da realizira ovu rentabilnu ekonomsku ideju. Prije Turska, a kasnije Austro-Ugarska, iako ekonomsko-politički nazadne, ipak su bile i te kako svjesne koja vrijednost leži u rudnim bogatstvima i drvnoj industriji Bosne. Zato Turska 1872. g. gradi prugu Banja Luka — Dobrinj, a kasnije je Austrija produžila do Sarajeva, tj. 1882. g., tako da kroz kraće vrijeme nastavlja izgradnju također uzane pruge do Metkovića, koja je završena 1891. g., a do Dubrovnika 1901. godine. Međutim već se je tada uvidilo da treba oko ušća Neretve izgraditi jednu luku, a to je Neum, Opuzen ili Ploče. Još ranije — projektant Štefan Tür 1869. g. — predložio je izgradnju pruge do ušća Neretve, (a time i luke na tom mjestu). Zemaljski savjet Bosne i Hercegovine 1911. g. memorandumom zahtijeva izgradnju pruge od Metkovića do Neuma (17. km.) ili od Metkovića do Ploča (22. km.) poslije toga pokretano je niz puta ovo pitanje, tako da se je 1921. g. na Kongresu Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekata ponovno predložila izgradnja pruge i luke kod ušća Neretve. Taj stav je ponovno podvučen na Kongresu istog udruženja 1922. g. Tom prilikom, te iste godine Trgovačko-obrtnička komora, Direkcija željeznica i Sekcija inženjera i arhitekata u Sarajevu, formiraju komisiju koja ima proučiti prijedlog, tj. da se izvrše potrebna snimanja pristupa do Ploča i Neuma i snimanja u tim eventualnim lukama. Dotična komisija je 1927. g. podnijela izvještaj iz kojeg je bilo vidljivo, da je ušće Neretve prirodno glavni izlaz na more sa gledišta saobraćajne geografije i ekonomije građenja željezničkih pruga — dolinom rijeke Neretve, te jedna od najlakših jadranskih pruga.

Godine 1933. ponovno je formirana komisija radi definitivnog utvrđivanja plana izgradnje željeznice, a tek 1937. godine konačno, poslije dugog polemiziranja, donešena je od-



Operativna obala u luci Ploče uz koju je prvi put pristao u matičnu luku novonabavljeni P/b »Ploče« Jugoslavenske slobodne plovidbe

luka o izgradnji željezničke pruge Metković-Ploče, s čime su stvoreni uslovi i za izgradnju luke Ploče. U tu svrhu, tj. za izgradnju pruge Metković-Ploče i izgradnju 700 m operativne obale sa dubinom od 6—10 m odobreno je (na bazi ondašnjih cijena) 82 milijuna dinara. Pruga Metković-Ploče izgrađena je uglavnom do konca 1940. godine, a talijanski okupatori su bili izgradili 410 m operativne obale, kako bi takođe izvlačili opljačkano imovinu i prirodna bogatstva naše zemlje. Ta izgrađena obala skoro u cijelosti je porušena i oštećena pri povlačenju okupatora iz naše zemlje.

II. Izgradnja i promet luke Ploče u uslovima usko-tračne pruge

Odmah poslije oslobođenja, a u sklopu planske obnove naše zemlje (1945—1947. g.), obnovljena je porušena obala. Poslije toga prišlo se je k postepenom ulaganju investicija u luku Ploče, kako bi njeni kapaciteti bili usklađeni sa kapacitetima usko-tračne pruge Sarajevo-Ploče. Danas (u 1960. g.) luka Ploče raspolaže sa kapacitetom za godišnji promet od cca 750.000 tona rasutog i generalnog tereta, uz omjer 70% : 30%. —

Navedeni kapacitet sastoji se iz slijedećeg: izgrađeno je 752 m operativne obale, 220 m putničke obale, a u završnoj fazi izgradnje nalazi se 142 m operativne obale. Tako luka danas raspolaže sa 5 vezova za prekoceanske brodove, 2 veza za obalne brodove i 4 veza za putničke brodove. Dopršenjem obale od 142 m, dobit će se još jedan vez za prekoceanske brodove. Od skladišnog prostora izgrađeno je 10.000 m² zatvorenog skladišnog prostora i 30.000 m² betoniranog skladišnog prostora. Od mehanizacije — nabavljeno je i montirano 2 kom. mostnih dizalica od 5 i 7 tona nosivosti, 2 kom. portalnih dizalica od 5 tona nosivosti, 3 kom. auto-dizalica od 5 i 7 tona nosivosti, 2 kom. auto-liftova, 2 transporter, 2 kamiona, 7 traktora po 250 KS, 16 kom. prikolica po 7 tona nosivosti i ostale sitnije lučke mehanizacije.

Također su izgrađene 3 trafostanice, dalekovod Metković Ploče, lučka-električna mreža, vodovod, lučki kolosjci, cca 150 stanova, te nekoliko upravnih, privrednih i društvenih objekata.

Za izgradnju prednjih objekata ukupno je do sada utrošeno finansijskih sredstava 3.503.000.000 dinara, a od toga za građevinske radove 2.988.000.000, dok ostatak od 505.000.000 utrošen je za mehanizaciju i opremu. Sredstva za građevinske radove dodijeljena su iz OIF bez povratka (izuzev što je u toj cifri uključeno učešće poduzeća od 15% u posljednje 2 godine), dok su sredstva za mehanizaciju i opremu uglavnom iz investicionog fonda poduzeća i od zajmova.

Ako uzmemo u obzir plaćene amortizacije, kamate, razne društvene obaveze, anuitete i slično, dolazimo do zaključka, da su investirana sredstva u izgradnju kapaciteta u luci Ploče skoro u cijelosti dosad amortizirana. Takva rentabilnost ulaganja investicija, posljedica je bez sumnje ekonomske opravdanosti izgradnje kapaciteta u luci Ploče i njihovo efikasno i maksimalno iskorištenje.

Izgrađeni kapaciteti i uložena sredstva u luci Ploče, omogućili su, da se u periodu 1946—1960. g. obavi slijedeći promet:

Godina	Promet - tona robe	Broj brodova	Broj putnika
1946	150.000	1.077	48.373
1947	139.178	1.680	56.005
1948	156.424	1.390	55.504
1949	139.452	1.004	66.778
1950	157.015	1.009	90.609
1951	374.237	1.031	85.808
1952	387.765	1.403	59.821
1953	373.326	1.557	65.052
1954	323.707	1.637	73.617
1955	307.179	1.952	108.390
1956	363.997	1.969	135.864
1957	458.352	2.045	160.464
1958	509.120	2.127	246.723
1959	410.032	2.176	164.238
1960 (očekuje se)	480.000	2.100	200.000
Svega:	4,729.784	24.157	1,617.246

Po pravcima kretanja robe, od ukupnog prometa izvoz zauzima 54%, uvoz 18%, razvoz 28%. Sami procenat izvo-

za najbolje govori, da luka Ploče ima bogato zaleđe i da je prerasla u luku međunarodnog karaktera.

Po strukturi tereta do 1954. g. skoro 95% bio je teret u rasutom stanju, kao: razne rudače, nemetali, žitarice, drvo i sl., a poslije se struktura tereta znatno mijenja, tako da posljednjih godina generalni teret raste iz godine u godinu i zauzima omjer od 25% u ukupnom prometu. Taj generalni teret uglavnom se sastoji od: željeza, željezničkih šina, kaustične i kalcinirane sode, nitrata, šećera, pamuka, finalnih proizvoda drvne i metalno-prerađivačke industrije, opreme i slično.

Od ukupnog broja brodova oko 25% su brodovi duge plovidbe, 25% brodovi srednje plovidbe i 50% brodovi obalne plovidbe.

Prednji promet robe i brodova (izuzev prihoda od putnika) omogućio je da se ostvari ukupan prihod od preko 3 milijarde dinara i plus 180 milijona deviznih dinara od same brodske uštede.

Što se tiče putničke obale i putničko-teretnih pruga važno je napomenuti, da danas preko luke saobraća 5 tranzitnih linija sa nedjeljnom frekvencom od 16 pristajanja, a početno završnih pruga sa nedjeljnom frekvencom od 38 pristajanja, što omogućuje plovidbu za sva mjesta na Jadranu bilo direktno ili vezom na druge pruge, kao i direktnu vezu za Grčku, odnosno indirektnom vezom za Italiju. Ove pruge omogućuju sada Pločama godišnji prosjek putnika od 200.000 i nekoliko desetaka hiljada tona pakovane robe.

Lociranje luke u današnjoj luci Ploče, omogućio je razvoj industrijske, trgovačke i zanatlijske djelatnosti u ovoj luci, u ovom kraju i komuni koja je vrlo pasivna, čija je najglavnija djelatnost bila poljoprivreda, a i ona sama na vrlo niskom nivou. Iako se te privredne grane djelatnosti nalaze u početnim fazama razvoja, one ipak danas relativno dosta učestvuju u ukupnom brutto produktu i nacionalnom dohodku komune, a što se vidi iz slijedećeg realnog plana za 1960. g.

Privredna oblast	Brutto produkt	Nacionalni dohodak
1. Industrija (»Azbest« tvor. azbestnih proiz.)	520,000.000	213,020.000
2. Građevinarstvo	380,000.000	207,540.000
3. Trgovina i ugostiteljstvo	283,000.000	35,227.000
4. Zanastvo (»Karton-plast« i Stolarija)	161,000.000	71,507.000
5. Komunalna djelatnost Dok je pomorska privreda (Luka i skladišta i brodarsko poduzeće »Jugoplov«)	38,500.000	13,758.000
A poljoprivreda ukupno	655,898.000	401,920.000
	380,000.000	207.540.000
Ukupno:	2,418.398.000	1,150.512.000

U tome: Opće druš. sektor 2,074.398.000 964.632.000
Privatni sektor 344.000.000 185.880.000

Iz prednjeg je vidljivo da sve djelatnosti, izuzev poljoprivrede, učestvuju u brutto produktu sa 86%, što dokazuje da ove grane imaju sve mogućnosti da se mnogostruko razviju u dogledno vrijeme. Što se pak tiče poljoprivrede, ona je u ukupnom brutto produktu komune Ploče zastupljena sa 16%. Iako je taj procenat sada dosta mali, ipak perspektiva poljoprivrede u komuni Ploče ima odlične izgleda, koji će se postići melioracijom neretvanskih blatija, od kojih je do sada meliorisano oko 1000. ha, dok će se sa završetkom melioracije predati našoj poljoprivredi ukupno cca 18.000 ha odlična zemljišta. Ovo zemljište uglavnom se proteže još na komunu Opuzen i Metković, međutim i pored toga ono će znatno povećati učešće u ukupnom brutto produktu komune, povećat će se nac. dohodak stanovništva, a snabdijevanje luke Ploče, je već sada osigurano sa poljoprivrednim proizvodima od poljoprivrednog dobra »Neretva«, a to će biti još više moguće u perspektivi.

U luci Ploče također je ove godine formirano novo brodarsko poduzeće Jugoslavenska slobodna plovidba, koja za sada raspolaže sa jednim tramperom nosivosti 10.500 tona, a još dva broda će biti uskoro nabavljena.

Iz tabele u prometu preko luke Ploče vidljivo je, da se promet posljednjih 3—4 godine kreće 450—500.000 tona godišnje. Daljnja povećanja prometa ne mogu se postići uslijed skućenih kapaciteta usko-tračne pruge Sarajevo-Ploče, koja na predjelu Bradina-Konjic ima usko grlo, radi zupčanica. Tako luka Ploče danas ostvaruje samo cca 15% od

ukupnog tereta koji gravitira na nju, a ostale količine tereta transportuju se zaobilaznim putevima, radi čega povećavaju troškove i do 4000 din. po 1 toni. — Radi toga naša je ekonomija neminovno diktirala normalizaciju pruge Sarajevo-Ploče, i izgradnju luke Ploče, za kapacitete te normalne pruge.

III. Perspektive luke Ploče — izgradnja normalne pruge, izgradnja luke i promet u tim uslovima.

Odmah poslije oslobođenja uvidilo se je da su kapaciteti usko-tračne pruge Sarajevo-Ploče, vrlo skučeni i nedovoljni u odnosu na potrebe prevoza putnika i roba sa njenog gravitacionog područja. Naročito je to došlo do izražaja poslije normalizacije pruge Šamac-Sarajevo 1948. god. i prebačajem pretovarne stanice iz Bos. Broda u Alipašin Most, kod Sarajeva. Radi toga prišlo se je k analiziranju mogućnosti rekonstrukcije ili normalizacije dotične pruge sa ekonomskog i tehničkog aspekta, odnosno intencija je bila, da se ova dva gladišta prouče i dokaže, što je celishodnije, ili prugu rekonstruirati, ili je pak normalizirati.

Proučavanjem mogućnosti rekonstrukcije pruge konstantovano je, da bi za povećanje postojećih kapaciteta usko-tračne pruge trebalo investirati 15 milijardi dinara, u koju sumu je uračunato: radovi na pruzi, nabavka lokomotiva i vagona, povećanje novih ukrasnica, povećanje kapaciteta pretovarne stanice u Alipašinu Mostu za 150%, kao i 1,5 milijardu za povećanje eksploatacionih troškova željeznice. Osim toga, još bi bilo potrebno utrošiti 1,3 milijarde dinara za održavanje postojeće pruge.

Osim prednjih analiza i ekonomskih proračuna, vršena je i usporedba troškova između uzane i normalne pruge, te je konstatovano, da su troškovi vuče u 1953. g. na uzanoj pruzi bili prosječno 842 milijona dinara, a da je za taj teret bila normalna pruga, troškovi vuče bi iznosili svega 235 milijona dinara, znači manje za 607 milijona dinara. Međutim, povećanjem saobraćaja prema stvarnim potrebama na uzanom kolosjeku troškovi vuče bi iznosili 2.225 milijona din. godinu, a na normalnom kolosjeku 679 milijona godišnje, znači 1.546 milijona manje. Osim toga smanjio bi se i platni fond službenika za 142 milijona dinara godišnje, smanjili bi se troškovi pretovara, troškovi obnavljanja dotrajalih kola i lokomotiva na uzanoj pruzi, osjetno snizio broj ozljeđa, jer je uslijed tehničko lošeg stanja voznog parka uzanih pruga samo ŽTP Sarajevo imalo godišnje preko 2000 ozljeđa.

Rezimirajući izložene i dokazne podatke, konstatovano je, da je najbolje rješenje za ovu prugu da se ona normalizuje. To tim više, što su u međuvremenu vršena ispitivanja i proučavanja nekoliko pravaca i varijanti za normalizaciju pruge Sarajevo-Ploče. Već 1953. g. glavna Revizionna komisija Glavne direkcije JŽ donijela je rješenje o odobrenju predprojekta normalizacije pruge Sarajevo-Ploče. Poslije toga podnešeni su pored ostalih, invest. programi za varijante: Prenska, Lepeničku, 8-a i 8-b. Posebna Revizionna komisija SIV-a u 1957. i 1958. g. pregledala je programe i usvojila kao najpovoljniju varijantu 8-a, koja ide slijedećim pravcem: Od stanice Blažuj ide postojećom prugom i koristi postojeći Ivan-tunel, ide lijevom stranom rijeke Trešćenice do Podorašca, gdje prelazi na desnu stranu rijeke i spušta se u Kojnic. Dalje ide istim smjerom i u Čelebiću ide na lijevu stranu rijeke Neretve, prolazi kroz 4 tunela i dolazi u Jablanicu, odakle prelazi na desnu stranu do pred Mostar i prelazi na lijevu stranu gdje će biti izgrađena nova stanica. Od Mostara do Metkovića ide desnom stranom, a od Metkovića do Ploča (22 km.) koristi donji stroj uzane pruge.

Uspom dosadašnje uzane pruge je 65 ‰, a uspon normalne pruge na dijelu Blažuj-Bradina iznosi 24 ‰, Čelebić-Bradina 23 ‰, Mostar — Jablanica 12 ‰ i Ploče — Mostar 5 ‰.

Vremensko trajanje izgradnje ove pruge je oko 5 godina, pri čemu su uzete realne mogućnosti investicionih ulaganja i kapaciteti građevinske operative. Troškovi izgradnje pruge (normalizacije) Sarajevo-Ploče iznose (bez sarajevskog žel. čvora i ranžirne stanice u Pločama) 36 milijardi dinara, međutim ako se uključi sarajevski čvor i ranžirna stanica u Pločama, ukupni troškovi izgradnje iznositi će cca 40 milijardi. Ista pruga predviđa se elektrificirati. (Sa izgradnjom pruge otpočeto je u 1959. godini, a završetak normalizacije pruge predviđa se 1964. god.).

Također se auto-put Sarajevo-Ploče nalazi u izgradnji i do sada je u završnoj fazi izgradnje dio Sarajevo-Mostar (izuzev tunela na Ivan-planini), a dio Mostar-Ploče otpočet će uskoro, tako da se definitivna izgradnja ovog puta očekuje 1962. godine i time će biti luka Ploče povezana sa glavnom magistralom Sarajevo - Zagreb - Ljubljana - Beograd-Đevđelija, a kasnije kroz Ploče prolazi i Jadranska magistrala. Također će biti izgrađen put Ploče-Vrgorac, koji će vezati zapadnu Hercegovinu i neke djelove Bosne sa lukom Ploče. Sa završenjem navedenih saobraćajnica, luka Ploče će imati odgovarajuće saobraćajne puteve za izvoz-uvoz-tranzit-razvoz.

Istodobno sa rješenjem saobraćajnica rješavano je i pitanje izgradnje kapaciteta u luci Ploče, koji će moći prihvatiti sav teret svog gravitacionog područja. Inače gravitaciono područje luke Ploče bilo bi: sa zapada, od Makarske, preko Glamoča, Omarske, Lužana do Bilišća, a sa istoka: od Kelebija, dolinom Tise, preko Indije, Osječana, Međe i Ljubinja. Izgradnjom pruge Lašva-Split i Beograd-Bar nebi bilo promjena na teret luke Ploče. Kako je vidljivo iz samog područja, isto obiluje sa žitaricama za izvoz, rudama, drvotom, crnom metalurgijom, prerađivačkom i kemijskom industrijom, ugljenom i slično.

Investicionim programom usvojenim od Revizionne komisije SIV-a od 1957. g. predviđeno je da se u luci Ploče izgrade kapaciteti za 1,8 milijona tona pretovara tereta godišnje. Za tu svrhu predviđeno je investirati: 12,2 milijarde za građevinske radove i 3,7 milijardi za mehanizaciju i opremu. Od ovih sredstava izgraditi će se:

Operativne obale 2.570 m, putničke obale 1180 m (za cca 20 vezova za preokooceanske brodove), otvorenog skladišta 150.000 m², zatvorenog skladišta cca 50.000 m², cca 40 kom. lučkih dizalica, te ostale sitne lučke mehanizacije i izgradnja 800 stanova, proširenje elektro-mreže i trafostanica sa ostalim privrednim objektima. Po perspektivnom 5-godišnjem programu 1961.-65. g. predviđa se investirati oko 5,5 milijardi dinara za izgradnju najneophodnijih lučkih kapaciteta koji će moći prihvatiti promet, koji će se pojaviti sa novim kapacitetom normalne pruge Sarajevo-Ploče.

Međutim posebnim analizama ustanovljeno je, da danas na luku Ploče gravitira oko 3 milijuna tona tereta, a ta količina za desetak godina će se povećati do cca 5 milijuna tona tereta, jer se dotle predviđa proširenje kapaciteta Željezare Zenica za cca 100%, Sodare i Koksare u Lukavcu, Željezare u Ilijašu, drvne industrije i kemijske, kao i povećanje izvoza kukuruza, te neke količine tranzita.

S obzirom na vrlo osjetne vozarinske razlike onih roba koje iz gravitacionih područja luke Ploče putuju zaobilaznim putevima, a koje razlike se kreću i do 4000 din. po 1 t, kao i s obzirom na eksploatacione troškove željeznice, zaključuje se, da će naša privreda, s ekonomskog gledišta, na promet u uslovima normalne pruge, imati godišnje uštede oko 5 milijardi. Ako se uzme u obzir, da će troškovi izgradnje pruge Sarajevo-Ploče (normalizacije i elektrifikacije), izgradnja žel. čvora u Sarajevu, izgradnja ranžirne stanice u Pločama, izgradnja luke Ploče i mehanizacija luke Ploče, koštati cca 56 milijardi, te s druge strane godišnje uštede zajednice, onda dolazimo do zaključka da će se uložena sredstva amortizirati (sa stanovišta ekonomskog rentabiliteta društva) u roku od 12. godina.

Također je važno napomenuti, da će se izgradnjom luke Ploče i njenih komunikacija povezati svi privredno-ekonomski krajevi naše zemlje, a naročito gravitaciona područja luke Ploče. Osim toga u samoj luci će se razviti ostale privredne djelatnosti (brodarska, trgovačka, ugostiteljska, komunalna, laka prerađivačka industrija itd.), te će se i nacionalni dohodak stanovništva kotara Makarska osjetno povećati, jer je kotar Makarska danas najpasivniji kotar u NRH i koji prima dotacije iz budžeta NRH.

Dovršanjem izgradnje luke Ploče i njenih komunikacija, naša zajednica dobiva jedan veliki gigant, jedan veliki prometno-saobraćajni čvor izgrađen na čistim ekonomskim principima i rentabilitetu, koji će biti aktivni saučesnik u daljnjoj izgradnji socijalizma u našoj zemlji. Sa ovom izgradnjom neće se stati u saobraćajno-pomorskoj grani, već će naša zajednica nastaviti, u granicama svojih mogućnosti, sa daljnjom izgradnjom željezničkih i cestovnih saobraćajnica i luka, jer je to neminovno sa gledišta privrednog razvoja naše zemlje, njenog geografskog smještaja i društveno-političkog uređenja.