

Snaženje prometa gruške luke znači privredno oživljavanje NR Bosne i Hercegovine

Dr Tonko Poković

U neprekidnom nizu akcija privrede naše zemlje ili pojedinih njezinih djelova, koje ona poduzima, ističu se osobito njezini zahtjevi za unapređenjem našeg unutarnjeg saobraćaja. Opravdanje ovih zahtjeva bazira se na činjenici stalnog porasta naše proizvodnje, nemogućnosti iskorišćenja mnogih prirodnih bogatstva pojedinih krajeva i njihovog perspektivnog prosperiteta zbog slabih i oskudnih savremenih saobraćajnih veza sa ostalim područjima naše zemlje a osobito sa njezinim izlaznim točkama u pravcu naših granica na kopnu ili moru. Nadalje i na činjenici, da se na osnovu postojećih prirodnih i historijskih puteva mogu ovamo ili onamo izgraditi moderne saobraćajnice, koje će omogućiti lakše i rentabilnije odvijanje postojećeg i perspektivno mogućeg robnog i putničkog prometa u pojedinim predjelima naše zemlje.

Među takovim zahtjevima privrede od neobičnog su interesa osobito oni, koji dolaze iz krajeva istočne Bosne i Hercegovine, dijela Crne Gore i Južne Dalmacije, krajeva, koji danas stvarno najviše oskudijevaju u saobraćajnim vezama, a kojima se traži što hitnija izgradnja željezničkog spoja Foča - Bileća, o čemu se je u zadnje vrijeme a osobito kroz prošlu godinu mnogo pisalo u našoj dnevnoj štampi.

Nepobitna je činjenica, da je naša zajednica kroz poslijeratni period mnogo učinila i danas čini, da bi se naše unutanje saobraćajne poteškoće otklonile i sam saobraćaj poboljšao i na taj način omogućio privredni razvoj pojedinih krajeva, što nam svjedoči veliki broj izgrađenih novih željezničkih dionica kao i onih, koje su danas u izgradnji.

Kao osnova svakom zahtjevu za izvjesnu privrednu izgradnju služi u prvom redu ekonomska i tehnička dokumentacija o potrebi takove izgradnje pored ostalih uslova, koji se kao takovi u saobraćajnoj izgradnji traže, a u vezi općih interesa zajednice.

U konkretnom zahtjevu, kojeg su postavili predstavnici privrednog i političkog života pomenutih krajeva, da se izgradi željeznički spoj Foča—Bileća, a koji u stvari predstavlja iskristalizirano mišljenje tih krajeva o daljnjoj mogućnosti njihovog privrednog razvoja kao i odraza te izgradnje na cjelokupni privredni život naše zajednice ističe se, da nove željezničke pruge kao ona Beograd—Bar i Sarajevo—Ploče neće moći u većoj mjeri pomoći njihovom razvoju, bez obzira na velike koristi, koju će ove nove veze donijeti poslije izgradnje našoj zemlji. Nadalje i to, da ova pruga neće niti u najmanjoj mjeri štetno djelovati na smanjenje prometa robe ili putnika kod pomenutih pruga, pogotovo to radi toga, što će ona imati svoje vlastito gravitaciono područje, na ko-

jeg se inače neće niti moći oslanjati ostale pruge. U prvom redu robni promet u pravcu mora vući će teret prirodnih bogatstava krajeva istočne Bosne i Hercegovine te dijelom Srbije i Crne Gore odnosno uvoznih roba sa područja primorja i uvoza u pravcu ovih krajeva, a na osnovu računa najnižih prevoznih troškova. Što se tiče putničkog prometa veliki turistički značaj ovih krajeva, kroz koje pruga prolazi, nemoguće će biti skrenuti na druge pravce a obzirom na neobičnu privlačnost ovih predjela za turistički svijet.

Kao što je poznato kraj oko Foče ima isti takav značaj za našu visoku turistiku kao Chamonix za montblansko planinarstvo. Opkoljen Zengorom, Magličem, Durmitorom, Ljubišnjom i mnogim drugim lisnatim i zimzelenim planinama, ona je glavno polazište za visoki lov. Zapljuskišana vodama Tare i Pive to jest Drine, Četine, Sutjeske, Bistrine, Dragovače, Koline i mnogih drugih rječica, Foča je za ribolov pravi raj. Kontrasti, koji nastaju prema tome iz naglog prelaza od mediteranskog pomorskog ambijenta na gorski i kontinentalni, predstavljaju za svakog turistu prvoklasnu atrakciju.

U pogledu stupnja iskorišćenosti rudnih i šumskih bogatstava krajeva istočne Bosne i Hercegovine, kao i ostalih krajeva koji gravitiraju ovoj pruzi sigurno je, da će se ovaj moći jedino na taj način povećati, ukoliko se takova veza i izgradi, a obzirom da postojeće stanje saobraćajnih veza to onemogućuje.

Kao jedna od najvažnijih pozitivnih posljedica, koju će ispoljiti predložena izgradnja, a u odnosu na pomenute krajeve, bit će ta, da će proizvodnja ovih krajeva moći svoje proizvode i usluge najkraćim putem plasirati na vanjska i unutarnja tržišta, a uz najjeftinije prevozne troškove, što čini užu osnovicu pravilnog i brzog razvitka pojedinog kraja. Danas uz postojeće saobraćajne uvjete čitavi predjeli Istočne Bosne i Hercegovine, Crne Gore te južne Dalmacije, prisiljeni su, da plaćaju daleko veće troškove prevoza, što im sa jedne strane poskupljuje njihove proizvode, a sa druge strane povećava troškove života njihovog stanovništva.

Prema rezultatima izvršene analize računa rentabiliteta izgradnje ove pruge proizlazi, da bi se njezini troškovi izgradnje isplatili kroz nepune četiri godine obzirom na činjenicu, da bi uštede u troškovima prevoza novom prugom iznosile godišnje milijardu i po dinara. Naime, kao što je poznato, današnja uskotračna pruga Sarajevo—Ploče, koja inače nemože niti danas, da savlada gravitirajući promet, ne će se moći rekonstruirati na široki kolosjek, nego tek za desetak godina, za koje vrijeme će se u velikoj mjeri smanjiti i danas onako smanjeni njezini prevozni kapaciteti

u vezi potreba prevoza materijala i radova za samu izgradnju. Radi toga i daljnje velike količine robe sa odredištima prema moru biti će upućene na zaobilazne puteve preko Rijeke, Splita i Šibenika, što će u mnogo većoj mjeri poskupiti prevozne troškove izvozne robe ili one za potrošnju u krajevima ispod Sarajeva. Uzimajući prema tome kao sigurno, da će se izgradnja željezničke pruge Sarajevo—Ploče dovršiti tek za desetak godina proizlazi prema analizama, da ćemo godišnje gubiti velike svote novčanih sredstava radi pomanjkanja direktnih željezničkih veza ovih krajeva prema Jadranu. Isto takova situacija je i sa prugom Beograd—Bar, čija izgradnja će trajati vjerojatno najmanje isto toliko vremena, izgradnjom koje bi prevozni troškovi za ove krajeve bili ništa manji od današnjih. Prema tome pruga Foča—Bileća mogla bi, kada bi se njezinoj izgradnji pristupilo u 1956. godini i istu izgradilo kroz dvije godine, da u ovom periodu do izgradnje naznačenih pruga osim gravitirajućeg prometa preuzme na sebe i prevoz svih onih količina robe, koje se već otprije radi pomanjkanja kraćih veza ili ograničenja preko Bradine kreću preko zaobilaznih puteva na Rijeku, Šibenik i Split. Tu je u prvom redu izvoz robe iz Makedonije, Srbije i Bosne odnosno i uvoz u ukupnoj količini od 2 milijuna tona, koji promet danas ide preko pomnutih luka iz razloga gore navedenih.

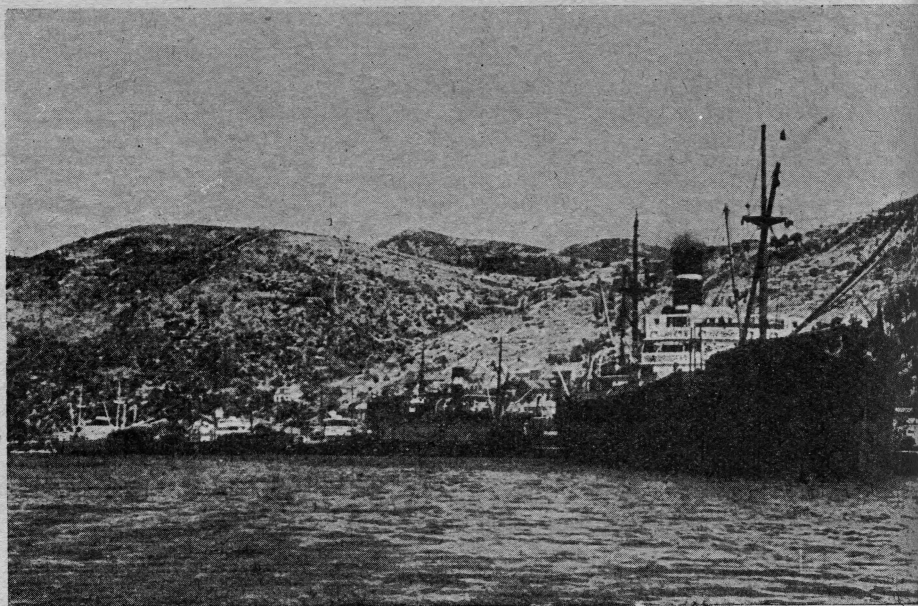
Osvrćući se ponovo na samu strukturu rudnih i šumskih bogatstava krajeva, koji leže uz predloženu prugu dovoljno je napomenuti samo ogromne šumske revire Maglića, Zelengore i djelomično Pljevlja, koji se danas usljed pomanjkanja saobraćajnica ne mogu rentabilno eksploatirati. Nadalje i rudna bogatstva Gatačkog polja i ostalih gore navedenih krajeva u uglju, manganu i ostalim rudama, čijoj eksploataciji se bez unaprijed izgrađenih veza ne može u jačoj mjeri niti pristupiti. Uz ova bogatstva rastuća industrija traži samu izgradnju, jer se prosperitet Nikšićke željezare, fočanske drvne industrije i ostalih industrija u izgradnji ili projektu ne da u pravoj mjeri niti zamisliti bez međusobnog povezivanja svih ovih krajeva najkraćim saobraćajnicama. Naime sirovinске baze sa proizvodnim procesom odnosno i potrošnim bazenima.

Kako vidimo historijski — »drinski drum« starih Dubrovčana postao je opet aktuelan, a to zato jer je i prirodan put kao i ostali prirodni putevi u svijetu, čija se je prednost već davno uočila po njihovom geo-

grafskom položaju, pravcima te gravitacionim područjima.

Kao izlazna točka ove čitave zone na moru, Dubrovnik navedenom području pruža pogodnost sa svojom prirodnom i zaštićenom lukom, čiji kapaciteti mogu i danas, da svladaju promet od najmanje 500 tisuća tona robe a daljnjom izgradnjom i preko milion tona, kada se izvoz crnogorskog i istočno hercegovačkog boksita prema planiranoj izgradnji instalacija za sušenje i mljevenje boksita bude skoncentrirao u dubini Rijeke Dubrovačke, pošto je oslobodio prostor, kojeg sada zauzima u gruškoj luci. Njezine prednosti u nautičkom pogledu omogućavaju pomorcima i privredi sigurne manipulacije obzirom na njezinu prirodnu zaštićenost od raznih vjetrova u svim godišnjim dobima. Iz današnje stagnacije, u kojoj se promet ove luke kreće stalno na oko 300 tisuća tona robe godišnje, a koji danas rezultira većim dijelom iz razvoza robe među lukama, a manjim dijelom uvoza i izvoza, kao posljedice momentalno jake investicione izgradnje u okolnim krajevima i stalnog opadanja prevoznih kapaciteta pruge Sarajevo—Ploče, gruška luka trebala bi tek poslije izgradnje pruge Foča—Bileća, da dobije svoj prirodni gravitacioni promet u izravnoj vezi od mora prema zaleđu odnosno i u obratnom pravcu iz unutrašnjosti prema moru.

U programu izgradnje prioriternih pruga FNRJ, kako se je moglo i čitati u našoj dnevnoj štampi, ušla je i pruga Foča—Bileća. Njezini građevni projekti u glavnom su od prije gotovi, osim izvjesnih korekcija i nadopuna, koje bi trebalo u toku ove godine učiniti, tako da bi se, u koliko to financijske mogućnosti naše zajednice dopuste, njezinoj izgradnji moglo u najskorije vrijeme i pristupiti. Tu izgradnju željno očekuju navedeni krajevi uvjereni, da će ona oživjeti ne samo njihova područja već i donijeti velike koristi čitavoj zajednici radi povezivanja velikih i bogatih područja sa ostalim djelovima zemlje u jednu jedinstveniju i potpuniju proizvodnu cjelinu.



Teretnjaci u gruškoj luci krcaju raznu robu za izvoz