Jugoslavska slobodna zona u Solunu
Lucijan Kos, Zagreb

Premda je Solun — njegova slobodna zona — bio važan naš lučki emporium (débouché) udaljen sa svojih 77 km od naše drž. granice sa ovako utvrđenim statusom, to je stara Jugoslavija nastojala boreći se sa nizom poteškoća da svoju slobodnu zonu tehnički i ekonomski što više unaprijedi. U slobodnoj zoni su bila podignuta skladišta, hale, silosi, elevatori, dizalice, kolosjeci i ceste sa svim uređajima vodovoda, električkog i kanalizacije. Ali i pored Konvencije i njenih dodatnih Protokola neprestano su se pojavljivala nova i nova tehnička pitanja, koja je kasnije rješavala posebna komisija eksperala. Međutim, i tu je došlo do raznih gledišta. Grčka je nastojala da preko tih tehničkih odredbi što više smanji utjecaj odredaba Protokola i Konvencije Jugoslavija je pak nastojala da upravo putem tih tehničkih odredbi osigura za svoju slobodnu zonu što već autonomiju. "Društvo pristaništa — Solun" sa francuskim kapitalom mnogo je bilo investiralo za izgradnju zone i to oko 2,5 mil. zlatnih francaka, a osobito za prvoklasni silos, smješten na terenu zone, a kome smo morali tada plaćati veliku zakupinu. To je bio razlog da je naš promet žita preko Soluna stalno opadao, i a Francuska se je tada pojavljivala kao interesant za korišćenje Soluna kao tranzitne luke sa cjelokupnom. Daljnja poteškoća uspješnog privrednog razvitka naše zone bilo je i osnivanje Grčke slobodne zone u Solunu — Zone franche grecque dans le port de Salonique (predviđa je i čl. VIII. i IX. Konv. kao i Protocole annexes) koja je obuhvaćala dio Solunske luke od Carinarnica do Petroljskih depoja. Ova je bila osnovana kao protuteza Jugoslavenskoj slobodnoj zoni sa ciljem da ekonomski uguši našu zonu, unatoč date garancije u čl. VIII. iste Konvencije, pošto je bila namjenjena tranzitu s v i h država zaleđa. To je bila zapravo zona (grčka) u zoni (jugoslavskoj) tako da naša zona nije imala više slobodnog izlaza; ona je bila opasana Grčkom slobodnom zonom i kontrolirana po grčkim lučkim i karinskim organima.

U cilju da se pojača promet preko Jugoslavenske slobodne zone u Solunu stara je Jugoslavija bila još Beogradskim ugovorom od 15. srpnja 1923. god. otkupila od Kompanije Orijentalskih željeznica prugu Devedelija-Solun, a kojom se je odvijao sav naš tranzit preko Soluna (samo 10% prometa na toj truzi odbijano je na lokalni promet). Kupnja ove pruge od strane jugoslavenskog kapitala, bez prethodnog konzultiranja Grčke, smatrana je na ovoj strani kao ekspanzionički potec. Ovaj spor o vlasništvu i upravi nad željezničkom przugom Devedelija-Solun otežavao je još više naš promet Soluna sve dok nije i tu 1928. god. Beogradskim protokolom, kako smo gore vidjeli, postignuta konačna sukladnost.

Jugoslavenska slobodna zona u Solunu i u tarifnom pogledu predstavljala je jedno specijalno i nerijesen pitanje. Između stare Jugoslavije i Grčke nije bilo transportnog sporazuma, premda ga je predviđao Protokol A o željezničkoj službi u svom čl. 1 i 5; njihove željeznice nisu imale direktna tarife zbog čega se je roba upućena u Solun morala reeksplodirati u Devedeliji t. j. novim tovarnim listom i novom vozarinom ta se je roba upućivala dalje u Solun. Prema tome nije bilo ni odgovornosti za integritet te robe. Stoga se je tu namećala hitna potreba uvođenja direktnog željezničkog tarifa — tarife bez preloma i sa međunarodnim tovarnim listom. Da se pak privuče na Solun izvjesna roba-stoka, drvo, rude i dr. predlagano je, da se odobri i snaženje tarife do 20%/a. Ovo iz razloga što je Dunav bio Solunu jako takmac, osobito u prijevozu žita, pošto su svi naši žitorodni centri vezani uz Dunav. Tako je na pr. vozačima za žito od Smedereva preko Braila za Solun iznosila oko 2500 Din, dok direktnim putem Smederevo-Solun oko 4600 Din. Od Smedereva do Soluna podvoži žita bio je 2 puta skuplji nego li od USA do Soluna.

Unatoč ove "tarifne udaljenosti" Soluna u toku prijepravnih godina naš godišnji robni promet u ovoj slobodnoj zoni kretao se je između 280—400.000 tona (od ukupnih 1,000.000 tona robe luke Solun), tako da je promet zone odgovarao prometu naše luke Šibenik, treće naše jadranske luke po veličini prometa sa cca 250.000 tona. Dok su 1924. god. naši brodovi učestvovali u prometu Solunske luke samo sa 2 broda i sa 1932. tone, dotle smo u 1925. god. učestvovali sa 42 broda i sa 30.376 tona, čime smo došli na peto mjesto po broju brodova, a na sedmo po njihovoj tonazi. U pogledu pak robnog prometa naši su brodovi iskrcaли u Solunskoj luci 1924. god. oko 2.460 tona robe, a 1925. god. oko 6.935 tona robe. Uočimo li, da je iz naše zemlje bilo dopremljeno 1925. god. u Solunsku luku 33.106 tona robe (pretežni dio cementa), a naši su brodovi prevezli samo 6.935 tona robe, onda vidimo da je strana tonaža igrala i našem prijevozu glavnu ulogu (naši su brodovi učestvovali u prijevozu tereta samo sa 7% od cjelokupnog robnog prometa s tom lukom). Naša je trgovačka mornarica svojim daljnjim razvojem poprimala sve veći utjecaj tako, da je posljednjih prijepravnih godina njeno učešće u našem prometu sa Solunom zadovoljavaće.

Promet robe Jugoslavenske slobodne zone u Solunu kretao se je prije rata ovako (u tonama):

<table>
<thead>
<tr>
<th>Godina</th>
<th>Uvoz</th>
<th>Ivoz</th>
<th>Ukupno</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1937</td>
<td>201.793</td>
<td>194.993</td>
<td>396.786</td>
</tr>
<tr>
<td>1938</td>
<td>199.627</td>
<td>195.291</td>
<td>394.918</td>
</tr>
<tr>
<td>1939</td>
<td>157.741</td>
<td>146.896</td>
<td>304.637</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Učešće po zemljama, njihovoj tonaži i % u cjelokupnom prometu robe preko Jugoslavenske slobodne zone u Solunu bilo je (podaci za 1938. godinu) ovo:
| Zastava broda | Broj brodova | BRT | Promet u tonama | %  
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jugoslavija</td>
<td>14</td>
<td>68.038</td>
<td>107.654</td>
<td>55,97</td>
</tr>
<tr>
<td>Grčka</td>
<td>52</td>
<td>63.635</td>
<td>51.977</td>
<td>27,09</td>
</tr>
<tr>
<td>Holandija</td>
<td>17</td>
<td>10.315</td>
<td>13.556</td>
<td>6,07</td>
</tr>
<tr>
<td>Norveška</td>
<td>10</td>
<td>7.367</td>
<td>7.845</td>
<td>4,26</td>
</tr>
<tr>
<td>USA</td>
<td>21</td>
<td>22.068</td>
<td>5.799</td>
<td>3,03</td>
</tr>
<tr>
<td>Engleska</td>
<td>61</td>
<td>—</td>
<td>574</td>
<td>0,29</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostale zemlje</td>
<td>37</td>
<td>8.190</td>
<td>4.881</td>
<td>3,29</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Total        | 212         | 179.613 | 192.286 | 100%  |

Iz ovog je pregleda vidljivo, da je naša zemlja bila po prometu i po tonaži na prvom mjestu sa preko 55% od cijelokupnog prometa slobodne zone. Glavni naši izvoznici artikli morskim putem preko Solun bili su živa stoka i žitarice, a željeznicom na Solun rudača (cinč, olovo, krom, magnezit i bakar) iz makedonskih rudnika. Uvoznih artikala preko Solun bilo je razmjerno malo, osim nešto više morske soli tako, da je naša slobodna zona u Solunu imala pretežno izvozni karakter.

III.

Drugim svjetskim rat prekinuo je rad Jugoslavenske slobodne zone u Solunu i ostavio je u njoj vidnih tragova. Najvažniji njeni dijelovi potpuno su srušeni ili znatno oštećeni. To je bila hrpa ruševina, savijenog željeza i građevnog materijala, potploćenih objekata i t. d.


Neposredno po Oslabodženju zemlje, naša je Vlada još 1945. god. na osnovu Konvencije iz 1923. god. (FNJR) je u međunarodno-pravnom pogledu nastavak starog Jugoslavije bila utučena u Solun svog predstavnika, koji je svojim prisustvom potvrdio prava Nove Jugoslavije na slobodnu zonu. Naša je zemlja već tada poduzela potrebne mjere za normaliziranje odnosa sa Grčkom, čim su za to bili stvoreni uslovi u cilju jačanja naših međusobnih ekonomskih veza. Ona je bila užitka napore da obnovi zonu i osposobili se za pomorski i željeznički saobraćaj, da što prije pristupa tehničkoj obnovi i izgradnji zone, a time i njenoj ekonomskoj eksploataciji. Već je u travnju 1945. god. bila sastavljena u Beogradu prva naša ekipa građevina i tehničara, koja je trebala ići u Solun da preuzme i osposobi zonu. Nakon duljih priprema i uzaludnog čekanja građe vki vlasti uvijestile su se dolasku naših ekipa u Solun, tako da je naša zona ostala onakva, kakvu su ostavili Nijemci. Istom kad su se normalizirali naši politički i priredni odnosi sa Grčkom i kad je došlo do oživljavanja prometa između naše zemlje, došlo je i do stvarne obnovе naše slobodne zone u Solunu. Prema sporazumu, koji je postignut sa Grčkom, a u skladu sa čl. VI. Konvencije radove je izvodiše naše poduzeće za hidrotehničke rade ("POMGRAD" iz Rijeke) sa svojim stručnjacima, ali sa domaćim radnom snagom. Obnova, izgradnja i korišćenje slobodne zone sada je u punom toku tako, da je blokada Jugoslavije od strane kominformskih država preživjela ovime još jedan krupan neuspjeh.


Našom slobodnom zonom neposredno upravlja na temelju posebne Uredbe, koja rješava okvirna organizaciono-upravna pitanja nađelnosti — Direkcija zone. Ova upravlja slobodnom zonom preko svojih službi: luckog ureda, željezničkog otporavnitva, ptt-ara, cirinarnice, veterinarske stanice, građevinskog inspektatora (dok je zona bila u izgradnji), računovodstva i sekretarijata. Direkcija je naš carinski i lučki organ, a stoji pod nadzorom komiteta za vanjsku trgovinu FNRJ. Ova Direkcija vrši službu po odredbama Konvencije, Protokola i po našim propisima, ukoliko ovi posljednji nisu protivni načelima same Konvencije. Direkcijom zone upravlja direktor, koja postavlja Savezno izvršno vijeće na prijedlog direktora komiteta za vanjsku trgovinu. Ostale službenike u zoni postavlja direktor komiteta za vanjsku trgovinu; za struku je potrebna suaglasnost naših nadležnih upravnih organa; hono rarne i pomoćne službenike postavlja direktor Direkcije zone u granicama proračuna. O svakom se postavljenju prema čl. IV. Konvencije preko naše Ambasade u Ateni obavještava grčka Vlada. Unutrašnje dopisivanje u zoni vrši se na našem jeziku, a isprave (manifesti, tovarni listovi, knjige, konosamini, cirinske deklaracije i dr.) moraju biti napisane i na francuskom jeziku.

Da bi Jugoslavenska slobodna zona, pored ove unutrašnjosti organizacione strukture, mogla odgovoriti potrebama naše izvoznio-uvoznje mreže, to je za nju obnovu bio odobren Uredbom o dodatnim investicijama za 1953. god. kredit od 300 mil. Dinar. Od toga se je obnovila operativna obala zone, u dužini od 294 m; zatvorenih skladišta od 2.000 m²; izgrađila hlađnica od 100 t. sardine za smještaj lakopokvarljivih proizvoda kačkaljovanje, masti, mesu i sl.; staje za smještaj 300 kom. krupe i 3000 kom. sitne stoke; skladišta za rude, drvo i njihove finalne proizvode. Od 25 objekata, koliko ih je potrebno obnoviti odnosno izgraditi u zoni, već je podignuto nekoliko stotin na metara operativne obale, postavljeni su željeznički i industrijski kolosijeli u dužini po 1 Km, podignuta su mno- ga skladišta i upravne zgrade, ogradni zid u dužini od 800 m, oko 50% obalnog zida i t. d.

Tako obnovljena i povećana novom operativnom obsalom, skladišnim prostorom, kolosijelima, skretnicama, novim uređajima, ali i našom novom vanjsko-trgovinskom politikom, zona će znatno premašiti svoj prosjeci godišnji predret promet. Promet robe za prvih 7 mjeseci 1957. god. iznosio je 103.937 t., a u 1956. god. on je iznosio 136.802 t. Uoči li se da trećina naše zemlje sa oko 4 mil. stanovnika — RN Makedonija, dio NR Srbije južno od Zapadne Morave, Kosovo i Metohija geografski i komunikaciono gravitiraju prema Solunu, to vidimo da ovoj našoj novoj zoni, istorenom na istočni Mediteran predstoji veliki ekonomski prestiž.
IV.

Veliki dio naše zemlje, pored svoje najprirodnije jadranske orijentacije obzirom na konfiguraciju tla, saobraćajne veze, ekonomsku strukturu i sl. gravitira preko Dunava Crnom, a preko Soluna Egejskom moru. Osobito njen jugoistočni i istočni dio NR Makedonijae NR Srbija svojim geografskim uslovima te svojom privrednom orijentacijom gravitiraju Egejskom moru — Solunu. Stoga naša slobodna zona ima za našu zemlju posebno značenje. Neposredno po osebodjenju NR Srbije i NR Makedonije Solun je bio od naročite važnosti za dopremina UNRRE-ine pomoći njihovom stanovništvu. To iz razloga, što im je solunska luka bliža i pristupačnija od planina i klanaca Dinarskog sleta, a preko ovog i od jadranskih luka (od Soluna do Skopja ima 245 Km, do Kumanova 285 Km, do Niša 460 Km, do Zaječara 573 Km, do Smedereva 581 Km, do Beograda 694 Km, dok se njihova udaljenost do Splita kreće između 1150—1500 Km, a do Dubrovnika između 850—1200 Km.).

Obnovom Jugoslavenske slobodne zone pružila se je veća mogućnost poboljšanju naše vanjsko-trgovinske razmjene sa Grčkom, a naročito sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka. U našim prilikama promet Jugoslavenske slobodne zone treba da obuhvati osim izvoznih artikala (ruđe, drvo, stoka, žitarice, cement, strojevi i dr.), koji gravitiraju solunskoj luci također i dio uvoznih proizvoda (fosfati, pamuk, južno voće, tehničke masnice i dr.) namijenjenih jugoistočnim i istočnim dijelovima naše zemlje obzirom na jeftiniji i lakši željeznički prijevoz, kao i obzirom na potrebno rasterećivanje jadranskih luka robom, koja bi se imala dalje prevoziti željeznicom. Interesi eksploatacije naše slobodne zone u Solunu su danas posve različiti od interesa u staroj Jugoslaviji kao i od tadašnje borbe naših jadranskih luka za sticanje što većeg prometa iz svog gravitacionog zaleđa. Jugoslavenska slobodna zona pod našim novim uslovima treba da utječe na pojeftinjenje našeg pomorskog saobraćaja, a time i robe, naročito za one naše krajeve, koji gravitiraju toj luci. Ovo i iz razloga, što se naša socijalistička ekonomika razvija u pravcu što većeg osposobljavanja za ulaženje u ekonomiske veze s ostalim zemljama. Prema tome, pravilna eksploatacija Jugoslavenske slobodne zone treba da obuhvati pretežni dio našeg izvoznog i uvoznog prometa robe, koji gravitira istočnom dijelu zemlje. Istina, taj je promet robe ovisan o stepljenu lučke mehanizacije slobodne zone kao i o uspostavljanju stalnih linija naših brodarskih poduzeća između luka istočnog Mediterana, a koje imaju trgovinski značaj s proizvodima NR Makedonije i NR Srbije. Stoga bi trebalo obzirom na izvoznii pravac kretanja naše robe, da povežemo našim brodovima slobodnu zonu u Solunu sa svim lukama Mediterana, a što će nam se naskoro većim lučko-prometnim potencijalom slobodne zone ta obaveza i nametnuti, jer godišnji kapacitet ove zone u normalnim prilikama iznosi do 300.000 t.

Pojačanjem političkih i privrednih odnosa, većom razmjenom dobara i Grčka i Jugoslavija imat će od ove zone neposrednu ekonomsku korist. Obnova i korišćenje ove slobodne zone, kao i pomoć Grčke u naporima da se taj cilj što prije ostvari, predstavljaće još jedan korak u razvijanju i produbljenju prijateljskih odnosa između naše dvije zemlje.

Vrela:

Mirković M.: Saobraćajna politika, Beograd, 1933;
Uredba o organizaciji Jugoslavenske slobodne zone u Solunu (Sl. list FNRJ br. 26/53);
(Svršetak)