Dr. MIRKO ČIČAK
Saobraćajni fakultet
Beograd, Vojvode Stepe 305
MARICA MIRIĆ, dipl.inž.
Institut prometnih znanosti
Zagreb, Gruška 20

Prometna politika
Pregled
UDK: 656.025.4(495/:4)
Primljeno: 19.01.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

TOKOVI ROBE IZMEĐU GRČKE I ZEMALJA ZAPADNE EVROPE - UČEŠĆE VIDOVA SAOBRAĆAJA I NEOPHODNI PRAVCI SAOBRAĆAJNE POLITIKE JUGOSLAVIJE

SAŽETAK

U ovom radu se analiziraju tokovi roba između Grčke i zemalja Zapadne Evrope, a zatim sagledava njihova prognoza. Dalje se analizira učešće pojedinih vidova saobraćaja i to: drumskog, željezničkog i pomorskog. Također se analiziraju trendovi pojedinih vidova saobraćaja realizirani preko Jugoslavije za posljednjih 28 godina. Sagledavaju se mjere nekih zemalja Zapadne Evrope u pogledu tranzitnog saobraćaja i definiraju osnovni pravci saobraćajne politike Jugoslavije.

1. UVOD

Po svome geografskom položaju Jugoslavija se nalazi između Grčke i zemalja Zapadne Evrope. Stoga je logično da znatan deo tokova robe između Grčke i zemalja Zapadne Evrope tranzitira preko Jugoslavije. Međutim, treba imati u vidu da je Grčka pomorska zemlja sa bogatom tradicijom, kao i niz zemalja Zapadne Evrope pa je logično očekivati da se jedan deo roba prevozi pomorskim saobraćajem.

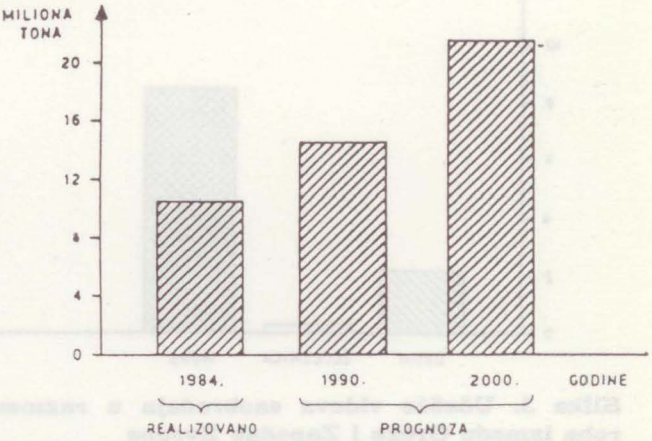
U osnovi, svaka zemlja je zainteresirana za tranzitni saobraćaj i primenjuje niz mera u cilju njegovog privlačenja. JŽ su posebno zainteresovane za tranzitni saobraćaj. Razlozi su u tome, što se kod tranzitnog saobraćaja ne obavljaju robne operacije, čime se uprošćava i pojeftinjuje tehnologija prevoza, a prihodi od tranzitnog saobraćaja po tkm, uz sve povlastice koje se često daju, skoro su oko tri puta veći od prihoda u unutrašnjem saobraćaju.

Ako se posmatra relacija u tranzitu preko Jugoslavije između Grčke i zemalja Zapadne Evrope, onda pored navedenog postoji posebna zainteresovanost JŽ zbog udaljenosti transporta tranzitnih roba, jer je to u osnovi relacija po jednoj pošiljki preko 1000 km.

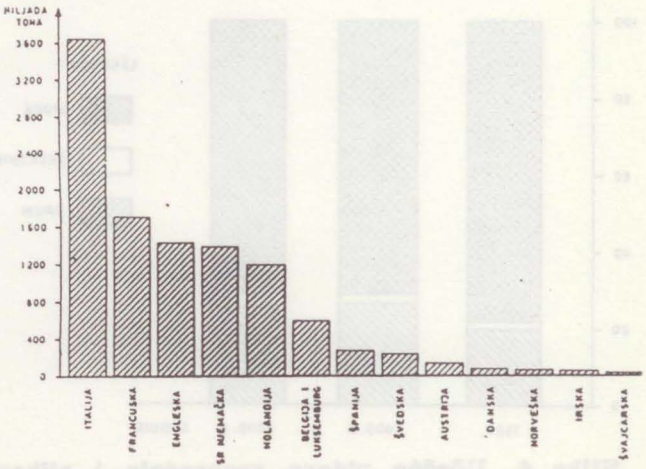
Zemlja je, u celini posmatrano, zainteresovana i za tranzit roba drumskim saobraćajem. Međutim, ukoliko transport tranzitnih roba ne obavljaju sopstveni drumski prevoznici, a što je uglavnom slučaj, vrlo često nije velika korist od tranzitnog drumskog saobraćaja. Teška drumska vozila izazivaju visok stepen trošenja puteva, znatno zagađuju okolinu, troše gorivo koje je u znatnom delu uvozno i bitno povećavaju stepen opterećenosti puteva. Stoga mnoge zemlje donose i niz ograničenja vezanih za kretanje drumskih vozila u tranzitu.

2. ROBNI TOKOVI

U toku 1984.g. između Grčke i zemalja Zapadne Evrope izvršena je razmena skoro 11 mln t robe[1] (sl. 1). Najveći deo, oko jedne



Slika 1. Ukupna razmena roba između Grčke i Zapadne Evrope



Slika 2. Razmena roba između Grčke i Zapadne Evrope

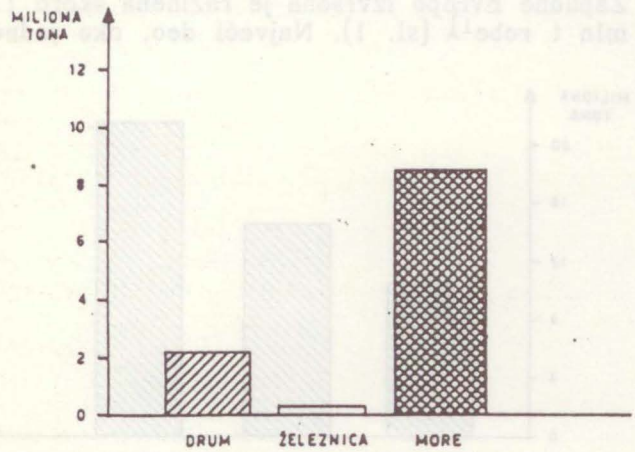
trećine od ove razmene, otpada na razmenu između Grčke i Italije, a zatim slede Francuska (15,8%), Engleska (13,2%), SR Nemačka (13,2%), Holandija (11,0%), Belgija i Luksemburg (5,5%), Španija (2,7%), Švedska (2,3%),Austrija (1,1%) itd. (sl.2).

Prema prognozama očekivati je da će se u 1990.g. obim razmene roba između Grčke i zemalja Zapadne Evrope povećati, u odnosu na 1984.g. za 32%, a u 2000.g. za 96% (sl. 1).

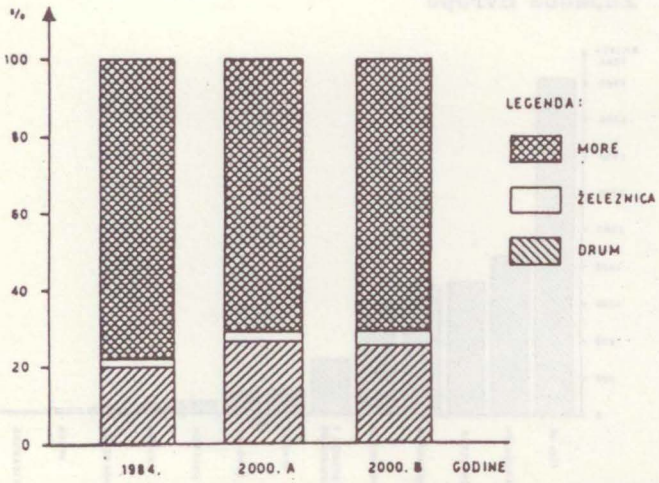
Povećanje obima razmene u perspektivi je značajnije izraženo između zemalja Centralne Evrope i Grčke u odnosu na udaljenije zemlje Zapadne Evrope.

3. UČEŠĆE VIDOVA SAOBRAĆAJA

Prema realizovanom transportu robe između Grčke i zemalja Zapadne Evrope u 1984.g. najveće učešće je imao pomorski saobraćaj, i to preko 77%, a kopneni nešto manje od 23%, odnosno drumski oko 20%,a železnički manje od 3% (sl. 3 i 4). Železnički saobraćaj je



Slika 3. Učešće vidova saobraćaja u razmeni roba između Grčke i Zapadne Evrope



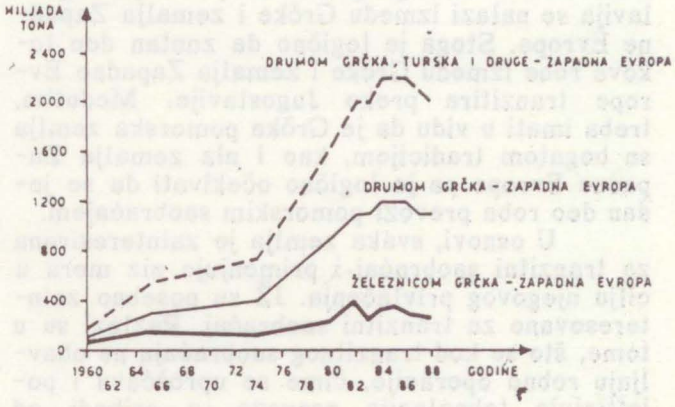
Slika 4. Učešće vidova saobraćaja i njihova prognoza u razmeni roba Grčka - Zapadna Evropa

isključivo realizovan preko Jugoslavije. Prema podacima firme Prognos AG, drumom se prevozilo 9 puta više nego železnicom, a prema statističkim podacima Jugoslavije drumom se prevozilo 4 puta više nego železnicom.

Do 1960.g. ukupan transport roba kopnom između Grčke i Zapadne Evrope iznosio je oko 150 hiljada t godišnje, da bi 1965.g. iznosio oko 450 hiljada t, a 1974.g. oko 500 hiljada t. Od 1974. do 1982.g. izrazito raste tranzitni saobraćaj na ovoj relaciji, a kulminaciju dostiže 1984.g. koja se zadržava do 1986.g. i iznosi oko 1,5 mln t (sl. 5). Ukoliko se tranzitnom kopnenom saobraćaju iz Grčke za Zapadnu Evropu doda i tranzitni kopneni saobraćaj iz Turske i zemlja Bliskog istoka, onda ukupna količina iznosi oko 2,5 mln t robe.

Relativno učešće železnice u kopnenom tranzitnom saobraćaju između Grčke i zemalja Zapadne Evrope permanentno se smanjuje. Tako je 1960.g. iznosilo 39%, 1965.g. 34%, 1974.g. 23%, a 1988.g. 19%. Suprotno železničkom, učešće drumskog saobraćaja u kopnenom tranzitnom saobraćaju je permanentno raslo.

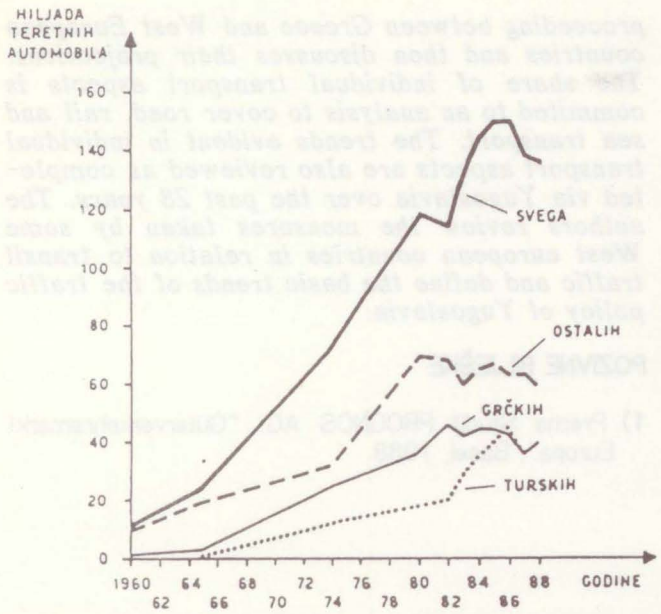
Interesantno je uočiti da je od 1987. i 1988.g. došlo do izvesnog pada i železničkog i drumskog tranzitnog saobraćaja preko Jugoslavije na analiziranoj relaciji, dok je prognozirano da je ukupna razmena u znatnom porastu, a što znači da tranzitni tokovi pronalaze druge prevozne puteve mimo Jugoslavije.



Slika 5. Trend razmene roba u oba smera na relaciji Grčka (Turska) - Zapadna Evropa

U kopnenom saobraćaju učešće kontejnerskog i Huckepack-prevoza je iznosilo manje od 2%.

Prognoze ukazuju na značajana porast ukupnog obima razmene roba između Grčke i zemalja Zapadne Evrope. Tako se očekuje da će se do 2000.g. ovaj obim skoro udvostručiti (sl. 1). Pri tome se planira da će se smanjiti relativno učešće pomorskog saobraćaja sa 77% na oko 70%, a drumskog i železničkog povećati. Kopneni saobraćaj ima šansu da se do 2000. g. poveća 2,5 do 3 puta pod uslovom ako to, pre svega, omoguće saobraćajnice i sistem organizacije saobraćaja kroz Jugoslaviju. Da li će



Slika 6. Tranzit teretnih automobila kroz Jugoslaviju na relaciji Zapadna Evropa - Grčka (Turska) i Bliski istok.

železnički saobraćaj ostati sa svojim učešćem u ukupnoj razmeni roba između Grčke i Zapadne Evrope sa današnjih manje od 3%, ili će taj procenat opasti, ili se popeti na 10 do 11% i više, u najvećoj meri zavisi od kapaciteta i kvaliteta prevozne usluge koju može da ponudi.

Interesantno je napomenuti da u tranzitu između zemalja Zapadne Evrope i Grčke, Turske i zemalja Bliskog istoka, a preko Jugoslavije, godišnje prođe između 140 i 150 hiljada teretnih automobila, od čega oko 40 hiljada grčkih i oko 40 hiljada turskih (sl. 6). Do 1986.g. trend tranzita teretnih automobila je bio u porastu, a u 1987. i 1988.g. je došlo do blažeg pada.

4. MERE NEKIH ZEMALJA ZAPADNE EVROPE VEZANE ZA TRANZITNI SAOBRAĆAJ

Skoro sve zemlje Zapadne Evrope preduzimaju niz mera za ograničavanje tranzitnog drumskog saobraćaja, a istovremeno stimulišu tranzitni saobraćaj železnicom. Među njima se posebno ističu Švajcarska i Austrija. Te mere uglavnom se svode na sledeće:

- plaćanje visokih dažbina pri tranzitiranju drumskih vozila preko pojedinih zemalja;
- ograničenje broja tranzitnih drumskih vozila-kontingentiranje;
- zabrana kretanja drumskih teretnih vozila subotom popodne, a zatim nedeljom i praznicima po ceo dan;
- zabrana kretanja drumskih teretnih vozila noću;
- ograničenje maksimalne mase drumskih teretnih vozila, npr. u Švajcarskoj na 28 t, u Austriji na 38 t;
- specijalne povoljnosti u eksploataciji ako se koristi kombinirani (integralni) transport;
- posebne financijske povoljnosti za izgradnju terminala kombiniranog - integralnog transporta.

Različite zemlje primenjuju i različite mere, a među njima su najdalje otišle Švajcarska i Austrija koje primenjuju skoro sve navedene mere.

S druge strane, skoro sve zemlje stimulišu tranzitni saobraćaj železnicom, kroz nuđenje od strane železnice maksimalnih tehnoloških pogodnosti kroz kraće vreme putovanja, visoku pouzdanost prevoza, primenu tehnologija integralnog transporta, a time i visoku fleksibilnost, kao i posebno kroz razne tarifske povlastice.

5. OSNOVNI PRAVCI SAOBRAĆAJNE POLITIKE JUGOSLAVIJE

Jugoslavija kao zemlja sigurno ima interes da se bori za mnogo značajniji obim tranzitnog saobraćaja, i to posebno na relaciji Grčka-Zapadna Evropa i obratno, jer je po svome položaju i prirodnim uslovima za to predođrenena. Poseban interes Jugoslavije je što veće učešće železnice u tranzitnom saobraćaju na ovim relacijama. Takav cilj uslovljava osposobljavanje železnice po kapacitetu i kvalitetu prevozne usluge, odnosno po vremenu putovanja i pouzdanosti prevoza za konkurentne - tržišne uslove rada.

Pored kratkog vremena putovanja i visoke pouzdanosti prevoza, u odnosu na konkurente, železnica kod niza roba treba da omogući i visok stepen fleksibilnosti prevoza, a to znači orijentaciju u znatnoj meri na kombinovani - integralni transport.

Iskustva skoro svih zemalja pokazuju da je kontejnerski transport opravdan sa društvenog, a i sa železničkog financijskog aspekta, dok je transport Huckepack-sistemima sigurno opravdan sa društvenog aspekta, a financijsku opravdanost sa aspekta železnice nije uvek moguće postići. Stoga je došlo kod skoro svih zemalja Zapadne Evrope do formiranja posebnih društava za kombinirane - integralne prevoze, preko kojih država posebno stimuliše ovaj vid transporta. Verovatno je to neophodno učiniti i u Jugoslaviji.

Sa osposobljavanjem železnice za obimnije prihvatanje tranzitnog saobraćaja, a posebno kontejnerskog i Huckepack, treba paralelno uvoditi izvesna ograničenja u drumskom tranzitnom saobraćaju.

6. ZAKLJUČAK

U ukupnoj razmeni roba između Grčke i zemalja Zapadne Evrope, preko Jugoslavije se odvija manje od jedne četvrtine, a železnicom manje od 3%, što je premalo u odnosu na njen položaj. Interesantno je da od 1984.g. ne raste tranzitni saobraćaj preko Jugoslavije, a raste obim robne razmene između Grčke i Zapadne

Evrope, što znači da se robe prevoze zaobilaznim putevima - mimo Jugoslavije.

U perspektivi je za očekivati znatan porast razmene roba između zemalja Zapadne Evrope i Grčke, a s obzirom na položaj Jugoslavije, to znači i znatne potencijalne tranzitne tokove.

U kojoj meri će Jugoslavija privući ove tranzitne tokove, isključivo zavisi od razvijenosti njenih saobraćajnih kapaciteta i njene osposobljenosti za visok kvalitet prevozne usluge u tranzitu.

SUMMARY

FREIGHT FLOWS RPOCEEDING BETWEEN GREECE AND WEST EUROPEAN COUNTRIES

This paper deals with the freight flows proceeding between Greece and West European countries and then discusses their projections. The share of individual transport aspects is commited to an analysis to cover road, rail and sea transport. The trends evident in individual transport aspects are also reviewed as completed via Yugoslavia over the past 28 years. The authors review the measures taken by some West european countries in relation to transit traffic and define the basic trends of the traffic policy of Yugoslavia.

POZIVNE BILJEŠKE

1) Prema Studiji PROGNOS AG: "Güterverkehrsmarkt Europa", Basel, 1988.