

MIHORAD ZAHORJANSKI, dipl. inž.
RO "Tranšped" Beograd
Beograd

Prometna politika
Izlaganje sa znanstvenog skupa
UDK: 656.1/. 5 (497.1): EZ
Primljeno: 15.02.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

MOGUĆI ASPEKTI POVEĆANJA UČEŠĆA JUGOSLOVENSKIH VOZARA U PREVOZU ROBA ZEMALJA EZ

SAŽETAK

Autor daje pregled ostvarenih prevoza između SFRJ i zemalja EZ raznim vidovima prometa. Posebno se zalaže za suradnju željeznčkog i cestovnog prevoza po Huckepack - sistemu preko naše zemlje, pri čemu bi za nas proistekle znatne koristi. Za sve je uvjet prethodna modernizacija našeg kopnenog transporta.

1. UVOD

U dosadašnjim razgovorima predstavnika EZ-a i SFRJ potvrđena je zajednička konstatacija o mogućnostima povećanja tranzitnog prometa preko Jugoslavije. Objektivni činioci, kao geopolitički položaj i naša opšta nastojanja na povećanju spoljnotrgovinskog prometa i uvećanju deviznog priliva po svim osnovama sa ovim zemljama, predstavljaju dobar preduslov za stvarno povećanje.

Želimo da izložimo samo tri mogućnosti koje, uz ispunjenje prethodnih uslova, doprinose osnovnom cilju koga smo napred istakli-povećanju učešća jugoslovenskih vozara u prevozu roba zemalja EZ-a. Ove mogućnosti vidimo u sledećim oblastima prevoza:

- u tranzitnom prevozu preko naše zemlje,
- u povećanju učešća naših vozara u prevozu roba iz i za zemlje EZ-a u okviru našeg robnog spoljno-trgovinskog prometa (uvoz-izvoz),
- u prevozu roba u vezi sa poslovima zemalja EZ-a u slobodnim carinskim zonama i RTC-ima.

2. MOGUĆNOSTI POVEĆANJA ROBA U TRANZITNOM PREVOZU

Mogućnosti povećanja tranzitnih količina vidimo u dva vida i to:

- u direktnom klasičnom prevozu,
- u kombinovanom tranzitnom prevozu.

U oba vida vidimo u osnovi dve mogućnosti i to:

- prvo, u ukupnom povećanju mase prevezenih roba koje do sada nisu prevožene preko naše zemlje u svim vidovima prevoza,
- drugo, u mogućnosti da tranzitne robe koje su do sada prevozili strani vozari prevoze naši vozari.

2.1. Klasični direktan prevoz

Prethodno dajemo preglede ostvarenih tonaža u ranijim godinama.

Godina	prevezena roba u mln t

a) železnicom-direktan prevoz	
1986.	2,321
1987.	2,447
b) železnicom u lučkom prevozu	
1986.	4,965
1987.	4,971
c) tranzit kamionima	
1987.	ulaz 4,544
	izlaz 4,754
	ukupno 9,298

Ukupan tranzit 1987.g 41,792

Naši vozari 7,768

Ukupna tonaža prevezena stranim vozari-ma 34,024.

Prikazane su samo količine registrovane u prevozu preko naše zemlje. Ovome treba dodati "potencijalne" količine, koje zaobilaze našu zemlju, kao:

- robe koje idu preko severnih italijanskih luka, a prirodan im je put na jug preko naše zemlje,
- kamioni kojima roba ide preko severnih luka Italije za Grčku i Bliski istok,
- rečnim prevozom,
- robe za jug zaobilaznim putem preko Mađarske, Rumunije i Bugarske i dr.

Ovom prilikom ne želimo da ističemo naše unutrašnje razloge, već želimo da ukažemo na osnovni razlog prema robu iz EZ i drugih zemalja koja bi trebala prirodno da tranzitira našu zemlju, a time otvori mogućnost za veće uključanje naših vozara.

Osnovni uzrok, po nama, je u nivou i kvalitetu usluge (brzina, sigurnost, urednost) kao posledica niskog tehničkog nivoa. Taj nivo je posledica nedostatka finansijsko-investicijskih sredstava i kreditne nesposobnosti da se ostvare planirani programi izgradnje infrastrukture i opremljenosti. To važi za sve vidove prevoza, a mi ćemo se ograničiti samo na železnički i drumski.

Cilj nam je da ukažemo na osposobljavanje železnice za tranzitni saobraćaj rešenjem infrastrukture i opremljenosti i njezinim dovode-

njem u pogledu opremljenosti i kvaliteta na evropski nivo, kako bi time obezbedili dva ključna cilja:

- povećanje propusne moći i prevoznih kapaciteta na magistralnim pravcima, a time i mogućnosti za veći prihvat klasičnog tranzitnog bruta,
- preusmjeravanje kamiona na sistem "Huckepack", koji su do sada ili išli drumom ili zaobilazili našu zemlju,

U suštini tako bismo povećali tranzit preko naše zemlje, posebno koristeći planirano udvostručenje roba EZ-a prema jugu.

Ključ rešenja, po nama, je u izvorima finansiranja potrebnih investicija.

Pravo rešenje je na strani EZ-a, koja ima interes i ekonomsku opravdanost za ulaganje, što bi joj donelo sigurno znatno veće efekte od uloženi sredstava, posebno imajući u vidu njihove programe povećanja prevoza prema jugu (Grčka, Bliski i Srednji istok i dr.).

Pokretanje ovih pitanja prema EZ traži našu apsolutnu svestranu pripremljenost:

- jedinstvene programe rešenja železničkih i drumskih magistralnih pravaca sever-jug, ali i istok-zapad, kao:
- pravce Austrija-Gevgelija-Dimitrovgrad,
- Italija-Rumunija,
- Mađarska-naši magistralni pravci i luke,
- predloge finansijsko-devizne i kreditno-monetarne prirode.

Ovde posebno ukazujemo na Zakon o stranim ulaganjima, koji omogućava razne varijante predloga sporazuma, kao:

- ulaganje nepovratnih sredstava zemalja EZ-a s obzirom na ekonomske efekte u perspektivi njihovih prevoza, kao skraćivanje prevoznog puta, vreme prevoza, kvalitet, sigurnost i dr.,
- ulaganje dinara koji se mogu transferisati,
- ulaganje dinara stečenih otkupom i konverzijom po inokreditima,
- direktnom konverzijom spoljnog duga u postojeća preduzeća,
- pravo osnivanja sopstvenih preduzeća,
- pravo ulaganja po posebnim zakonima,
- eventualnom koncesijom korišćenja rekonstruiranog dobra u opštoj upotrebi i dr.

Ovo ističemo iz razloga što to smatramo pravim rešenjima, pored drugih mogućnosti koje naznačeni propisi omogućavaju, jer smatramo da se oni kao lakša rešenja mogu koristiti u vezi sa realizacijom i Huckepack sistema (izgradnja pojedinih objekata, leasing poslovi i dr.).

Za ovu ideju smo se odlučili jer smatramo da je rešenje saobraćaja jedan od ključnih problema za razvoj privrede u zemlji, a posebno spoljnotrgovinske razmene, konkurentne sposobnosti naših roba, uključivanja u evropske saobraćajno-tehničke procese, a iznad svega kao izvor povećanja deviznog priliva.

Smatramo da predstojeći razgovori imaju opšte-privredni značaj i da bi ih trebalo multidisciplinarno pripremiti, posebno u finansijsko-deviznom i kreditno-monetarnom smislu,

imajući u vidu opšti razvoj privrede zemlje, a posebno sa stanovišta spoljno-trgovinske razmene (uvoz, izvoz, turizam i druge usluge).

Otpočinjanjem ovako značajnih investicionih poduhvata samo u saobraćaju (železničkom i drumskom) otvorili bismo mogućnosti za zapošljavanje privrednih i ljudskih kapaciteta, što nam je i cilj.

2.2. Saradnja železničkog i drumskog prevoza u Huckepack - sistemu

Poznato je, pre svega, da velik broj stranih kamiona tranzitira kroz našu zemlju, kao i podatak da EZ planiraju udvostručenje tranzitnih količina do 1992.g. na pravcu sever-jug, što upućuje na rešenje Huckepack - sistema u prevozu preko naše zemlje, čime bi postigli više ciljeva i to:

- smanjenje opterećenja na drumskim saobraćajnicama,
- povećali bismo železnički tranzit, kao i tranzit uopšte,
- postigli bismo energetske, ekološke i bezbednosne efekte, i
- prestali bismo da budemo prepreka protoku roba EZ na putu sever-jug.

Ovaj sistem do sada egzistira u našoj zemlji samo na relaciji München-Ljubljana i to samo u "A" tehnici.

U poslednje dve godine postignuta je sledeća dinamika:

godina	broj	vozova	broj kamiona tona
1987.	598	7062	178 935
1988.	696	9111	237 809

Uvođenje ovoga sistema na našim prugama trebalo bi da ide dinamički u dva pravca i to:

- prvo, na magistralnim pravcima sever-jug, kao i od graničnih prelaza do naših luka,
- drugo, u našoj zemlji uz odgovarajuće otvaranje terminala na glavnim punktovima (Zagreb, Slavonski Brod, Beograd, Niš, Skopje).

Program zahteva saradnju svih vidova prevoza, posebno železničkog i drumskog sa RTC-ima, zbog čega bi stvaranje jedne zajedničke organizacije bilo prva faza, dok bi prioritetni zadatak bio stvaranje uslova za realizaciju pravca sever-jug.

Ovo smo napomenuli da bismo ukazali na nedostatak sredstava za investiranje. Ovdje je situacija znatno lakša u odnosu na prethodnu (investicije u železnički i drumski prevoz) imajući u vidu zainteresovanost domaćih organizacija i propise o stranim ulaganjima.

Poznate su koristi. Navodimo samo neke od njih:

- uključivanje u evropsku transportnu tehnologiju,
- energetske i devizne efekte,
- ekološki i sigurnosni efekti i dr.

Ovaj program bi možda mogao da ide i

pre složenijih rešenja globalne infrastrukture i opšte opremljenosti železnice.

Ovime nismo želeli da umanjimo značaj kontejnerizacije i paletizacije. Baš naprotiv, dalja usavršavanja Huckepack - sistema, posebno u "B" i "C" tehnici ih samo približava. Smatramo da je realan početak sa "A" tehnikom.

3. POVEĆANJE UČEŠĆA NAŠIH VOZARA U PREVOZU U I IZ ZEMALJA EZ

Vrednost spoljnotrgovinske robne razmene (uvoz-izvoz) za 1987.g. iznosila je 24,028 mlrd USD. Ako transportni troškovi učestvuju u ceni robe sa 17% onda su ukupni transportni troškovi u toj godini iznosili 4,084 mlrd USD. Od te sume strani vozari svake godine ostvaruju oko 1,5 mlrd USD. Pitanje je kako umanjiti svotu koja otiče stranim vozarima i koja se iz godine u godinu povećava u srazmeri sa rastom ukupne razmene.

Ovog puta izostavljamo tzv. subjektivni faktor (naše pregovarače u spoljnotrgovinskim ugovorima), jer želimo da ukažemo na drugi, vrlo značajan faktor. To je kvalitet prevoza naših vozara kao posledica zaostalosti naših vozara u tehnološkom nivou u odnosu na strane (vreme, sigurnost, stalnost) zbog pomanjkanja sredstava za investiranje u razvoj.

Ovo pitanje smo istakli iz razloga da bi podvukli značaj modernizacije našeg prevoza kako bi se izravnali sa inokonkurencijom i stvorili uslove za ravnopravnu konkurenciju i za smanjenje godišnjeg odliva od oko 1,5 mlrd USD.

4. PREVOZI IZ I ZA CARINSKE ZONE

Ovde želimo da ukažemo na dve stvari:

- da je modernizacija našeg prevoza uslov za ravnopravnu konkurenciju na inotrižistu i
- drugo, izravnavanjem nivoa usluga stvaramo mogućnost za povećanje deviznog priliva uključivanjem naših vozara u prevozima kod poslova do i od carinskih zona, koji su takođe perspektiva.

Ako je poznato da logistički troškovi učestvuju sa oko 40% u ceni spoljnotrgovinske robe, nije teško videti naš interes u ovim poslovima.

5. ZAKLJUČAK

Smatramo da je ukazivanje na osnovne prepreke za rešenje modernizacije naših osnovnih vidova saobraćaja doprinos nastojanjima za opšti rast privrede i posebno spoljnotrgovinske razmene.

Neosporno je sledeće:

- da je modernizacija našeg saobraćaja, posebno njegovo dovođenje na evropski i svetski nivo, jedan od osnovnih faktora,
- da bi otvaranjem javnih radova doprini u pošljavanju privrednih i ljudskih kapaciteta a samim tim i oživljavanju privrede,
- da bi time postali ravnopravni partneri Evropi u saobraćajno-tehničkom smislu,

- da bi se time stvorili uslovi za svestrano proširenje saradnje.

Opravljanost našeg predloga i razmišljanja vidimo upravo u dugoročnom ekonomskom interesu zemalja EZ. Takođe smatramo da bi svaki program za razgovore sa predstavnicima EZ-a trebalo u najmanju ruku tretirati kao svaki značajniji izvozni program - dugoročno.

Bez obzira što smo našu pažnju koncentrisali na zemlje EZ, ne treba izgubiti iz vida i zemlje grupacije EFTA i SEV, jer rešenjem odnosa sa EZ otvaramo iste mogućnosti unapređenja saobraćaja i sa drugim zemljama Evrope.

Takođe smatramo da bi jedinstveno koordinaciono telo zemlje za odnose sa zemljama EZ (komponovano od raznih specijalnosti) bilo veoma korisno, tim pre što saobraćaj, kako znamo, zadire u sve pore naše privrede i društva.

SUMMARY

THE POSSIBLE ASPECTS OF INCREASING THE PARTICIPATION OF YUGOSLAV TRANSPORTERS IN TRANSPORTING GOODS IN THE EC COUNTRIES

The author surveys the realization of transport between Yugoslavia and the countries of the EC using different kinds of transport. He especially pleads for cooperation between railway and road transport in Yugoslavia using the piggyback system which would be very useful for Yugoslavia. All this would be on condition that preliminary modernization would be done in the Yugoslav railway and road traffic.