

Dr. IVO MARKOVIĆ
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb
NIKOLA MALIĆ, dipl.inž.
Tranzit, RO Luka i skladišta,
Osijek

Integralni transport
Pregled
UDK: 656.011(497.1)
Primljeno: 15.10.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

SURADNJA JUGOSLAVIJE S MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA NA UVOĐENJU SUVREMENIH TEHNOLOGIJA TRANSPORTA

SAŽETAK

Suradnja Jugoslavije s međunarodnim ekonomskim grupacijama, specijaliziranim organizacijama UN, transportnim organizacijama (tvrtkama, kompanijama i sl.) vrlo je značajna. To joj omogućuje da godišnje realizira više od 50 mln tona robe na svjetskim tržištima, odnosno da ih s njih dopremi u obliku uvoza, te da ostvari i značajan tranzitni promet. Uključujući tranzit i prijevoz u inozemstvu, naš promet ostvaruje oko 1/3 svog ukupnog prometa u međunarodnom prometu.

Primjena suvremenih tehnologija transporta u našem prometu, prvenstveno u morskom brodarstvu i lukama, sve se više razvija, mada smo po stupnju razvoja daleko ispod tehnički razvijenih zemalja. Tome je razlog neizvršena modernizacija naših prometnica, prvenstveno željezničkih i cestovnih u međunarodnim relacijama, neizgrađenost robno-transportnih centara i neuvedenost kontejnerskih i huckepack vlakova na glavnim međunarodnim prometnim pravcima. Stoga je neophodno ubrzati provođenje DD o prometnoj politici, DD o razvoju integralnog transporta i Dogovora o dugoročnom razvoju prometa do 2000. godine. Time bi se adekvatnije uključili u svjetske tokove i znatno povećali devizni prihod od izvoza prometnih usluga.

1. UVOD

Jugoslavija je aktivno uključena u gotovo sve međunarodne organizacije koje se bave razvojem transporta i u tom sklopu i primjenom suvremenih transportnih sustava i sustava veza, zatim u razna društva, kompanije i tvrtke koje se također bave razvojem i poslovanjem prometa te surađuje s njima. U svim tim organizacijama i konferencijama Jugoslavija ima veliku ulogu i daje značajan doprinos razvoju prometa među svim zemljama, napose među razvijenim i nerazvijenim.

Jugoslavija kao jedan od osnivača nesvrstanih zemalja rukovodi brojnim komitetima, grupama i sl. koji unapređuju razvoj i primjenu najsvestranijih sustava prometa, informatike itd., a isto tako i u raznim tijelima Ujedinjenih naroda i dr.

Međutim, Jugoslavija još nije uspjela da se adekvatno uključi u suvremene transportne sustave, naročito na kopnu gdje je, na primjeru prijevoza tranzitnog prometa željeznicom u

1986. godini, ostvareno primjenom suvremenih tehnologija transporta tek 1,08%, odnosno u 1988. godini 2,2%¹ (u mnogim željeznicama razvijenih zemalja Evrope taj udio iznosi od 8 do 20%)², u cestovnom suvremenom prometu taj je udio nešto veći, u riječnom je vrlo minimalan - oko 0,25%. U pomorskom prometu, što se tiče prijevoza tranzitne robe, udio primjene suvremenih tehnologija transporta dosta je značajan - iznosi 17% u 1986. godini a u 1988. 27%³ (u 1980. godini - 15,7%) ali u ukupnom kontejnerskom pomorskom prijevozu sudjelujemo tek s 1,9% te se nalazimo na 11. mjestu u svijetu, dok smo po brodskim suvremenim kapacitetima na 38. mjestu, odnosno u svjetskim kontejnerskim, pomorsko-brodskim kapacitetima sudjelujemo s 0,28%. Ta stopa bi bila još niža da naše morsko brodarstvo značajan dio kontejnerizirane robe ne prevozi između stranih luka. Ni naša ukupna međunarodna robna razmjena ne ostvaruje se prema realnim mogućnostima koje se temelje na našim geoprometnim i geopolitičkim (komparativnim) prednostima.

2. SURADNJA SFRJ U MEĐUNARODNIM PROMETNIM I EKONOMSKIM GRUPACIJAMA

Najglavnije ekonomske tzv. regionalne grupacije koje najviše tangiraju našu zemlju, kao što je poznato, jesu:

- EZ - Evropska ekonomska zajednica (zapadnoevropske zemlje),
- SEV - Savjet za ekonomsku uzajamnu pomoć (zemlje istočnog bloka),
- GRUPA 77 - Ekonomska zajednica - Savjet zemalja u razvoju, tzv. JUG,
- ASEAN - zajedničko tržište zemalja jugoistočne Azije i
- EFTA - pojedine zemlje zapadne Evrope (Švicarska, Austrija, Finska, Švedska).

S tim svjetskim regionalnim grupacijama (mada ih ima i više) Jugoslavija ostvaruje određenu suradnju.

- Jugoslavija ima Sporazum o suradnji s EZ, mada nije njen član. Taj Sporazum daje dovoljno prostora, u sadašnjim uvjetima, za razvijanje ekonomskih odnosa. Na daljnjem planu obostrano je najavljena potreba bilateralnog dijaloga koji treba olakšati još bolju ekonomsku suradnju, ali uz naš kategorični uvjet da se sačuva nesvrstani status. To tim više što se od 1992. predviđa Ujedinjena (zapadna) Evropa u ekonomskom, finansijsko-

-monetarnom i carinskom smislu. Naše državno i partijsko rukovodstvo zauzelo je za sada stajalište da Jugoslavija u EZ bude promatrač s posebnim statusom, a da konkretnu tehnološku suradnju intenzivira putem EFTE.

- 2) Iz razloga navedenih u prvom stavku u toku su nastojanja nekih zemalja da postanu članica EZ, usprkos načelnoj odluci EZ da do 1992. neće razmatrati nijednu molbu za novo učlanjenje. Države koje su potencijalni kandidati da postanu članice EZ, ili bi to željele, jesu:

- Norveška (koja je ranije bila članica EZ i na osnovi općenarodnog referenduma svojedobno istupila) budući da je članica NATO pakta ima dobre izgleda da bude ponovno primljena;

- Turska da unaprijedi vanjsku trgovinu (ima izgleda da je prime, jer je članica NATO pakta),

- Austrija je podnijela molbu za učlanjenje u EZ, s ciljem da pored ekonomskog aspekta ulaskom u EZ riješi pitanje svoje neutralnosti, čemu se SSSR ranije protivio, ali od početka perestrojke SSSR to podržava, jer bi preko Austrije snažnije razvijao trgovinu s EZ,

- Cipar i Malta održat će općenarodni referendum i uložiti molbu EZ da ih primi u članstvo radi povećanja međunarodne robne razmjene, prometa, turizma itd.,

- Maroko, iako intenzivno radi na učlanjenju u EZ, nema ni najmanje izgleda da to ostvari jer nije na evropskom teritoriju. Naime, on je prije izvjesnog vremena odbijen,

- Švicarska, Finska i Švedska, kao članice EFTE, pažljivo i intenzivno prate što se događa u Bruxellesu, tražeći svoje veze s integracijom u EZ.

Nije suvišno istaknuti da su prema Rimskom sporazumu bitna tri kriterija za članstvo u EEZ:

1) svaka država - potencijalna članica EEZ treba imati demokratski, višepartijski sustav, 2) povezanost s drugim zapadnim institucijama,

3) spremnost dotične zemlje da aktivno sudjeluje u zajedničkoj političkoj i ekonomskoj akciji zapadnih zemalja.

Pojedine zemlje kao SR Njemačka, Austrija, Grčka i druge jako su zainteresirane, uz ostalo, da se što prije uspostavi međunarodni huckepack i kontejnerski transport na relaciji "München-Ljubljana, Zagreb-Beograd-Niš" s odvojeima za Grčku i Tursku, zatim "Zagreb-Maribor-Graz". Taj izazov i interes treba osmišljenom ekonomsko-prometnom politikom dugoročno regulirati.

- 3) Što se tiče suradnje Jugoslavije sa SEV-om naš je status promatrača, što znači aktivnu ekonomsku suradnju bez političkih, vojnih i sličnih obveza. U tom kontekstu - što se tiče prometa - suradnja se odvija bilateralno gotovo sa svim članicama SEV-a i ona se relativno dobro odvija, izuzev izvjesnih poteškoća tehničko-tehnološke naravi, napose u željezničkom prometu (usklađivanje želje-

zničkih kapaciteta, kontejnerizacije i dr.), pa je i to neophodna dodatna tehnološka inovacija.

U okviru SEV-a - Savjeta ekonomske uzajamne pomoći (istočne zemlje) djeluje SPK - Savjet za uzajamnu upotrebu kontejnera u međunarodnom prometu zemalja SEV-a.

U okviru SEV-a djeluju i sljedeće institucije:

- Institut za standardizaciju,
- Komisija za oblast transporta,
- Komisija za ambalažu i pakiranje,
- Komisija za oblast strojogradnje, dijela opreme za transport itd.

Sjedište SPK je u Moskvi, a njegova Biroa za kontejnere u Bukureštu.

Naša zemlja ostvaruje samo povremenu suradnju s navedenim komisijama i Biroom SPK-a, a njen daljnji stupanj razvoja ovisit će prvenstveno o razvoju robne razmjene, mada i naše prometne institucije, privredne asocijacije - PKJ i JŽ mogu činiti, prema potrebi, direktno unapređenje iz područja prometa, a napose unapređenja suvremenoga željezničko-cestovnog transporta.

- 4) U vezi s "Grupom 77" tzv. zemlje Juga (u razvoju i nerazvijene) opće je poznata ne samo naša aktivna suradnja nego i pretežno vodeća uloga, koja je značajna i ekonomski i politički. Stoga se na području prometa može najviše ostvariti putem pomorskog i riječnog brodarstva, tako da s njima kooperiraju - od i do luka i pristaništa - željeznica i cestovni promet za sada klasičnim transportom i kontejnerizacijom kao i djelomice Ro-Ro tehnologijom, a u skoroj budućnosti i kombinacijom huckepack/Ro-Ro/Lo-Lo tehnologijom.

- 5) Ekonomska suradnja sa zemljama ASEANA aktivna je i odvija se na obostrano zadovoljstvo, mada bi i trgovina i promet trebali i mogli ostvarivati veći stupanj suradnje - bilateralne i multilateralne.

- 6) Zemlje EFTA nama su vrlo bliske i s njima se ostvaruje dobra ekonomska i prometna suradnja, a u perspektivi bi nam mogle poslužiti kao "most" za još bolju trgovinu i promet sa zemljama EZ. Tu je upravo vrlo značajna suradnja svih grana prometa, naročito željezničkog i cestovnog.

3. U MEĐUNARODNIM SPECIJALIZIRANIM ORGANIZACIJAMA

U okviru Ujedinjenih naroda (UN), međunarodne organizacije s nizom komiteta, nalazi se i UNCTAD - Konferencija za trgovinu i razvoj (donijela Konvenciju o multimodalnom transportu - 26.05.1980. u Ženevi).

U okviru UNCTAD-a nalazi se i komitet odnosno posebni odbor za brodarstvo, a preko te organizacije se inicira regulativa o radu pomorskih konferencija, te je tako u Ženevi 1974. godine donijeta Konvencija o kodeksu ponašanja linijskih konferencija; UNECA, Privredna komisija UN za Afriku; GATT, Generalni sporazum o carinama i trgovini, zaključen 1974. godine u Ženevi između 23 države (u 10 godina povećalo se članstvo na 36 zemalja) a učlanji-

vanje i dalje teče te OECD.⁴

U okviru ekonomskih grupacija koje su navedene postoje organizacije koje se bave unapređenjem sustava za nove tehnologije transporta. Tako, na primjer, u okviru Ekonomske evropske komisije postoji Komisija za transport sa sljedećim grupama eksperata:

- kombinirani prijevozi,
- prijevoz opasnih tereta,
- prijevoz lakopokvarljivog tereta,
- ukročaj i pričvršćenje tereta i dr.

ISO - međunarodna organizacija za standardizaciju sa sjedištem u Ženevi u svom sastavu ima četiri tehnička komiteta koji tangiraju promet:

- 1) Tehnički komitet (51) palete za prijevoz i rukovanje teretom,
- 2) Tehnički komitet (104) - za kontejnere,
- 3) Tehnički komitet (110) - vozila za unutarnji transport i
- 4) Tehnički komitet (122) - ambalaža i dr.

Suradnja naših privrednih subjekata i same zajednice s tim komitetima postoji ali bi se ona mogla značajnije unaprijediti.

U okviru ECE - Ekonomske komisije UN za Evropu kontinuirano djeluje Konferencija evropskih ministara transporta - CEMT s kojom Jugoslavija ima stalnu suradnju. Stručni materijali o razvoju i eksploataciji prometa koje ova komisija usvaja i plasira vrlo su značajni za praćenje i primjenu, da ne bismo još više zaoštajali ne samo u razvoju već i u organizaciji, standardizaciji, informatici i uopće u poslovanju prometa.

4. U MEĐUNARODNIM PROMETNIM DRUŠTVIMA, KOMPANIJAMA I TVRTKAMA

U evropskim zemljama nalazi se oko 60 raznih društava, organizacija, kompanija i tvrtki⁵ koje se bave unapređenjem razvoja ukupnog transporta ili granskog transporta - prometa, odnosno poslovanja, osiguranja, standardizacije, inovacija, integracija, zastupništva, sve do izravnog operativnog organiziranja prometa u svjetskim relacijama.

Zbog njihove mnogobrojnosti nema naravno potrebe da se sve navode, već samo one koje direktno tangiraju - u bilo kojem smislu (direktno ili indirektno) željeznicu. No i pored toga neophodno ih je svrstati u bar tri grupe:

- 1) koje su direktno u funkciji razvoja huckepack transporta,
- 2) koje se bave samo željezničkim prometom iz bilo koje uže djelatnosti i
- 3) koje se bave ukupnim prometom i u tom sklopu željezničkim prometom.

Prema tome, u prvoj grupi prvenstveno je UIRR - Međunarodna unija društava za kombinirani prijevoz željeznica/cesta ili obratno - huckepack transport, Chiasso. Zatim dolaze željeznička društva ili kompanije koji su izričito specijalizirani za huckepack transport u međunarodnom prometu:

- Kombiverkehr, SR Njemačka,
- Novatrans, Francuska,

- Oekombi, Austrija,
- Cemat i Fernac, Italija,
- Hupac SA AG, Švicarska,
- Trailstar, Nizozemska,
- ASG, Švedska,
- TRW, Belgija,
- MAV-trans, Mađarska,
- Kombi Dan, Danska,
- Euroalpkombi, SR Njemačka, Švicarska i Austrija itd.

Upravo sa svim ovim evropskim željezničkim specijaliziranim društvima i organizacijama neophodan je još čvršći i dugoročniji odnos u suradnji (razvoj, investicije, poslovanje), i to direktno JŽ i RO ŽTP Zagreb. To ne znači da te suradnje nije bilo i do sada, ali sigurno nedovoljno, jer stupanj neuvedenosti međunarodnih huckepack vlakova preko naše zemlje to najbolje karakterizira. I da ne stoji "pred vratima" evropska ekonomska integracija 1992, pojačana suradnja bi se morala poboljšati s obzirom na našu privrednu reformu čiji segment je i promet, odnosno željeznica. U protivnom, doživjeli bismo još veću prometnu izolaciju, koja se već desetak godina sve više osjeća.

U drugu grupu društava i organizacija s kojima treba razvijati veću suradnju, mada ona uglavnom već postoji, pripadaju:

- "Intercontainer", Međunarodno društvo za prijevoz transkontejnera željeznicom, Basel,
- "Interfrigo", Međunarodno društvo za prijevoz u vagonima hladnjačama, Basel,
- BIC u sastavu UIC, tj. Međunarodni ured za kontejnere sa sjedištem u Parizu koji je u sastavu UIC - Međunarodne željezničke unije sa sjedištem u Parizu (članice su sve evropske željeznice osim SSSR, a od izvanevropskih su: Maroko, Alžir, Tunis, Libanon, Irak i Iran),
- EUROFIMA, Evropsko društvo za financiranje nabave željezničkih materijala, Basel,
- EUROP, Evropska zajednica teretnih vagona, tzv. "Pool-Europ", Bern, itd.

U treću grupu društava, organizacija, kompanija ili tvrtki s kojima je neophodna makar indirektna suradnja, pripadaju:

- IBTU - Međunarodni ured krcatelja, Pariz,
- ICHCA, Međunarodno udruženje za unapređenje robnih manipulacija, London,
- EPF, Evropska organizacija za pakiranje, Haag,
- IRU, Međunarodna cestovna unija, Ženeva,
- FIATA, Međunarodna federacija špediterskih organizacija, Zürich,
- ICCL, Međunarodno društvo za klasifikaciju kontejnera, Basel,
- EPP, Evropski paletni pul u okviru Intercontainera, Basel, itd.

Rezimirajući ovu složenu organiziranost međunarodnih organizacija iz područja prometa koje direktno ili indirektno tangiraju željeznički promet, može se steći dojam da je to sve nemoguće ažurno ostvarivati. Međutim, s obzirom

i na višestruku organiziranost našeg društva i privrede na međunarodnom planu (ambasade, konzulati, komorska predstavništva, privredna predstavništva i dr.) i naše specijalizirane špedicije i prometne agencije, te upravni organizam JŽ, ta se suradnja može uspješno ostvarivati i stalno unapređivati, ali prvenstveno na jednom definiranom i usuglašenom konceptu razvoja i poslovanja JŽ u međunarodnom prometu. Na tako objedinjenoj organizaciji rada i tržišnom orijentacijom ostvarile bi se pretpostavke za znatno veći obujam našega međunarodnog prometa nego što je naša zemlja do sada ostvarivala, što je prikazano u poglavlju (5) koje slijedi.

5. JUGOSLAVENSKA ROBNA RAZMJENA PO PROMETNIM PRAVCIMA I UDIO DOMAĆEG PROMETA

Jugoslavija svake godine razmijeni s inozemstvom oko 50 milijuna tona robe, od toga oko 1/3 u izvozu. Uvoze se uglavnom sirovine (nafta, ugljen, rude, sirovi fosfati i dr.), a u izvozu prevladavaju poluproizvodi kao i proizvodi višeg i visokog stupnja obrade.

Vodeće mjesto u prijevozu robe iz nacionalne razmjene ima pomorski promet jer sudjeluje s više od 50 posto u posljednja dva desetljeća. Željeznički je s udjelom od 30 - 35% u razdoblju od 1970. odmah iza pomorskog. Odvija se u razmjeni s evropskim zemljama, SSSR-om i Bliskim istokom.

Važno mjesto drži i riječni promet s relativnim padom udjela (s oko 15% u 1980. na oko 8% u 1987), ali se zadržala količina na oko 4 milijuna tona u prijevozu u razmjeni s prekomorskim zemljama. Otvaranjem kanala Černa voda - Konstanza i osposobljavanjem luke Konstanze za prihvata brodova s više od 30 000 tona nosivosti, taj pravac postaje sve interesantniji za neke uvozne sirovine (fosfat) i gotove proizvode za Indiju i jugoistočnu Aziju multinacionalnoga broderskog društva Interlighter, Budimpešta. SSSR, Mađarska, ČSSR i Bugarska s dva broda "T. Samueli i G. Fuchik" tipa SEABEE, koji prevoze robu i u kontejnerima, sve više proizvoda usmjeruju na taj suvremeni oblik prijevoza.

Opseg prevezene robe u cestovnom prometu iz razmjene sa svijetom raste znatno brže nego u ostalim prometnim granama, i u razdob-

lju od 1970. do 1987. godine po količini robe gotovo je utrostručen, uz znatno povećanje svog udjela (sa 7% na 11%).

Udio našeg prometa u prijevozu robe iz nacionalne razmjene po pojedinim pravcima različit je i uglavnom zavisi od uvjeta privređivanja u pojedinim granama. Ako isključimo željeznički, koji nema konkurenciju stranog prijevoznika iste grane, naš promet prevozi oko 40% robe iz jugoslavenske vanjske trgovinske razmjene u pomorskom, cestovnom i riječnom prometu. Udio našeg pomorskog brodarstva znatno je nepovoljniji od prosjeka i konstantno opada, tako da je sa 56-60% u pedesetim godinama pao na sadašnjih 30 - 35% a povremeno je bio i manji od 20%. Naše riječno brodarstvo preveze oko 3/5 robe iz naše razmjene s inozemstvom koja se transportira Dunavom, a oko te razine kreće se udio i našega cestovnog prometa u ukupnoj razmjeni tim prometnim smjerom.

Udio domaćeg prometa u prijevozu robe iz jugoslavenske međunarodne robne razmjene (izvoz i uvoz) u 1987. i u 1980. godini iznosio je kako je predloženo u tablici 2.

Tablica 2.

	1987. g. u %		1980. g. u %	
	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz
Pomorski	32	45	36	34
Cestovni	64	79	43	44
Riječni	56	61	50	68
Željeznički	100	100	100	100

Izvor: Isto kao tablica 1.

Usporedbom podataka za 1987. godinu s ostvarenjem u 1980. vidi se da je u izvozu došlo do rasta udjela u cestovnom prometu za 21 postotni apoen i u riječnog za 6 postotnih apoen, dok je u pomorskom došlo do pada udjela za 4 postotna apoen. U uvozu je u 1987. godini u odnosu na 1980. došlo do rasta: u pomorskom za 9 postotnih apoen, u cestovnom za 35, a u riječnom je došlo do pada za 7 postotnih apoen.

Međunarodni transport robe domaćim prometom po pravcima u 1987. godini iznosio je 62,3 mln. tona robe ili 22% od ukupnog prometa (javnim) prometom. Udio po granama predložen je u tablici 3.

Tablica 1.

- 000 tona -

Godina	Ukupno	Pomorski	Željeznički	Cestovni	Riječni	Zračni
1970	27 756	11 378	10 351	1 949	4 072	6
1975	33 174	12 070	12 262	2 966	5 868	8
1980	45 583	22 283	16 166	3 242	3 877	15
1985	51 468	25 538	17 537	5 051	3 381	21
1986	53 432	26 681	17 391	5 170	4 165	25
1987	50 185	25 658	15 255	5 338	3 910	24
Udio						
1987 (%)	100,0	51,2	30,4	10,6	7,6	

Izvor: Suvremeni snobračaj, 89, Zagreb, str. 36-37.

Tablica 3.

Grane	Ostvarenje u 1987.g. mln tona	Odnos u % plus-minus prema godinama	
		1985.	1980.
Željeznički	22,9	-12 %	+2 %
Cestovni	4,3	-2 %	+90 %
Pomorski	32,8	+21 %	+51 %
Riječni	2,4	+12 %	-11 %

Izvor: Isto kao za tablicu 1.

Uspoređujući odnose udjela pojedinih grana u 1987.g. u odnosu na dva ranija razdoblja (1985. i 1980.g.) vide se razlike (plus, minus) pa nije potreban poseban komentar.

5.1. Tranzit robe po prometnim pravcima i udio domaćih prijevoznika

U godini 1987. promet je ostvaren sa 25,5 mln tona robe; u tome je domaći promet sudjelovao s 32,7%, a u 1980.g. tranzitni promet iznosio je 22,8 mln tona uz udio domaćeg prometa s 36%. Znači, za 7 godina došlo je do ukupnog rasta tranzitnog prometa za 2,7 mln tona uz istodobno smanjenje udjela našeg prometa za 3,3 postotna poena. Promet i udio po granama prometa predloženi su u tablici 4.

Tablica 4.

Grana prometa	1987. g.		1980. g.	
	t (000)	udio do- maćih u %	t (000)	udio do- maćih u %
Željeznički	7,6	100	6,3	100
Cestovni	4,5	2,5	3,2	16
Pomorski	5,2	10,8	6,1	14,8
Riječni	8,2	0,2	6,9	2,6

Izvor: Isto kao za tablicu 1.

Posebno se ističe da se lučki tranzit u posljednje četiri godine ostvaruje godišnje s oko 5,5 mln tona (od 1985. do 1988.g.), dok je relativno daleke 1976.g. lučki tranzit iznosio 6,3 mln tona. Taj pad uglavnom je posljedica neadekvatnih prometnica na relaciji Jadran-Podunavlje uz istodobnu neuvedenost kontejnerskih i huckepack vlakova, izuzev prema luci Koper.

Tablica 5.

Godina	Ukupno TEU	Izvoz TEU	Uvoz TEU	Tranzit TEU	Prijevoz u inozemstvu
1986.	178 531	28 744	33 339	6 883	109 565
1987.	242 612	37 408	50 765	9 343	145 096
1988.	280 194	50 795	50 409	11 264	167 725
Indeks					
1987/86.	135,9	130,1	152,2	135,7	132,4
Indeks					
1988/87.	115	135,8	99,3	120,6	115,6

Izvor: Analiza poslovanja morskog brodarstva Jugoslavije, PZ brodarstva Beograd, 1988.g. str. 30-33.

5.2. Kontejnerski promet

Najveći kontejnerski promet ostvaruje jugoslavensko pomorsko brodarstvo koje već nekoliko godina ima značajan uzlazni trend rasta, što se vidi iz tablice 5.

Kontejnerizirane robe ostvareno je u mln tona: 1986.g. - 1,1; 1987.g. - 1,7 i 1988.g. - 2,0.

Značajan kontejnerski promet ostvaruje se preko naših luka i to:

	u TEU	u tonama robe
1987.g.	120 908	955 753
1986.g.	146 459	1 143 715

Udio pojedinih luka u kontejnerskom prometu u 1988. iznosi: Koper 63%, Rijeka 33%, Bar 3% i "Ploče" - Kardeljevo 1%.

Kontejnerski prijevoz na mreži JŽ kao i u cestovnom prometu također raste, mada na daleko nižem stupnju što je posljedica nedovoljne modernizacije i međusobne povezanosti. Tako je kontejnerski promet na JŽ u 1987.g. ostvaren sa 24 500 TEU, a u cestovnom prometu 19 400 TEU što je za nekoliko poena više nego prethodne godine.

6. ZAKLJUČAK

S obzirom na to da je SFRJ vrlo dobro zastupljena u međunarodnim ekonomskim grupacijama, međunarodnim institucijama i specijaliziranim prometnim organizacijama (kompanijama ili društvima) postoji realna mogućnost da se naš međunarodni robni promet, i u tom sklopu tranzitni promet, sve intenzivnije povećava. Preduvjet za to je ubrzanije provođenje usvojenih dokumenata: DD o prometnoj politici, DD o razvoju integralnog transporta i Dogovor o dugoročnom planu razvoja prometa u Jugoslaviji do 2000.g. To je ujedno i realna pretpostavka za konkurentnu sposobnost naše privrede na inozemnim tržištima, za adekvatno uklapanje našeg prometa u Evropsku zajednicu nakon 1992. godine i dr. što bi sve skupa imalo veliki odraz na mnogo veći devizni priliv od izvoza prometnih usluga, kao jednog od značajnih faktora za brže prevladavanje naše sadašnje ekonomske krize.

SUMMARY

COOPERATION OF YUGOSLAVIA WITH INTERNATIONAL ORGANIZATIONS ON INTRODUCTION OF MODERN TRANSPORT TECHNOLOGIES

Cooperation of Yugoslavia with international economic groups, specialized organizations of the UN, transport organizations (firms and companies, etc.) has been very important. This makes it possible for our country to place over 50 million tons of commodities to the markets all over the world, i.e. to procure them from these markets as imports, and mark considerable transit traffic volumes. Including transit and transport services abroad, our transport industry makes 1/3 of its overall transport volumes in international traffic.

Development and application of modern transport technologies in domestic traffic, primarily in sea transport and port services, have marked vigorous growth although judging by the level of development we are still considerably lagging behind progressive nations. The main cause inevitably refers to postponed modernization of our traffic routes, particularly of rail and road aspects, lack of freight distribution depots and container and piggy-back trains on major international traffic routes. In the light of this situation, it is indispensable to expedite the materialization of Social Contracts on traffic policy, development of integrated transport systems and long-term traffic system development plans until the year 2000. In this way we could in a more adequate manner join the world trends and considerably increase foreign currency inflow from transport services.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Statistika JŽ. Beograd, 1987. i 1988.
2. I. MARKOVIĆ: Nove tehnologije transporta, Zagreb, 1985, str. 38.
3. Analiza pomorskog brodarstva Jugoslavije, PZ pomorskog brodarstva Jugoslavije, 1988.
4. OECD je organizacija za privrednu suradnju i razvoj a čine je ove zemlje: Austrija, Belgija, Velika Britanija, Danska, Italija, Grčka, Irska, Island, Japan, Kanada, Luksemburg, Nizozemska, Norveška, SR Njemačka, Portugal, SAD, Španjolska, Švicarska i Turska.
5. Unapređenje suradnje u prometu sa zemljama u razvoju. Studija, Institut za zemlje u razvoju, Zagreb, 1979., str. 110-115, voditelj grupe autora prof.dr. Juraj Mađarić.
6. J. MAĐARIĆ, M. MAĐARIĆ: Leksikon kratica iz saobraćaja, vanjske trgovine i osiguranja. II. izdanje, Zagreb, 1984.
7. Analiza poslovanja morskih luka Jugoslavije, PKJ, Beograd, 1989, str. 19-21.

LITERATURA

- [1] Statistički godišnjak SFRJ. 1988.
- [2] Analiza poslovanja pomorskog brodarstva Jugoslavije. PZ pomorskog brodarstva, Beograd, 1989.
- [3] Analiza poslovanja morskih luka Jugoslavije. PKJ -

Grupacija luka, 1989.

[4] Suvremeni saobraćaj 89. Zagreb.

[5] Statistika JŽ, Beograd.

[6] I. MARKOVIĆ: Nove tehnologije transporta. Zagreb, 1985, 38.

[7] Unapređenje suradnje u saobraćaju sa zemljama u razvoju. Studija, Institut za zemlje u razvoju, Zagreb, 1979. str. 110-115, voditelj grupe autora dr. Juraj Mađarić.

[8] J. MAĐARIĆ, M. MAĐARIĆ: Leksikon kratica iz saobraćaja, vanjske trgovine i osiguranja. II izdanje, Zagreb, 1984.