

Prometnogeografsko značenje luke Ploče

Zoran Curić*

U radu se raspravlja o prometnogeografskom položaju i razvojnim fazama luke Ploče, o njezinim funkcijama i strukturi lučkog prometa. Analiziran je i utjecaj luke na preobražaj naselja, demografski razvoj i migracije radne snage.

Ključne riječi: donjoneretvanski kraj, Ploče i Metković, prometnogeografski položaj, lučke funkcije, razvoj stanovništva i naselja.

Geographical Position and Importance of Ploče Harbour

This paper discusses the geographic position and developmental stages of Ploče harbour, its functions and structures of port traffic. An analysis is also made of the influence of the port on the transformation of settlements, demographic development and commuting of the work force.

Key Words: Donjoneretvanski (Lower-Neretva) region, Ploče and Metković, geographic position, port functions, growth of population and settlements.

UVOD

Prirodna prepreka prometnom povezivanju jadranskog i panonskog prostora je dinarski planinski sustav. Zato u prošlosti karavanski putovi, a danas cestovne i željezničke komunikacije slijede doline rijeka. Dolina rijeke Neretve predstavlja najdublji prodor u dinarski prostor, što je imalo za posljedicu prometno povezivanje primorja i kontinentalne unutrašnjosti u dalekoj prošlosti. Na kontaktu pomorskog i kopnenog prometnog puta već u antičko doba nastaje prva neretvanska luka, stara Naron. Taj emporij kojem su temelje udarili stari Grci, Rimljani su razvili u jedan od najznačajnijih gradova na sjeveroistočnoj obali Jadrana s prometnim, upravnim, trgovačkim, kulturnim i vjerskim funkcijama. Propašću stare Narone i dolaskom Hrvata na prostor oko donjeg toka Neretve, lučke funkcije preuzela je Drijeva (današnja Gabela). To je bila posljedica interesa za promet i trgovinu dolinom Neretve koji su u srednjem vijeku naročito pokazivali Dubrovčani i bosanski vladari.

Mr., prof. geografije, Osnovna škola »Mladost«, Karamanov prilaz 3, 41000 Zagreb, Hrvatska.

Nakon razaranja Gabele početkom 18. stoljeća, mislilo se da će Počitelj preuzeti lučke funkcije Gabele. Međutim, Počitelj je više imao strategijsku važnost tako da nikada nije dostigao lučko značenje kakvo je imala Gabela. Zato je kontinuitet pomorsko-trgovačke tradicije donjoneeretvanskog kraja početkom 18. stoljeća preuzeo Metković koji je lučke funkcije zadržao do danas. U posljednjih 276 godina (nastanak luke veže se uz 1716. godinu) luka Metković nije ostala na istoj lokaciji već se premještala u skladu s povijesnim i geopolitičkim prilikama. Zato možemo govoriti o razvojnim fazama luke Metković (I. Jurić, 1982). Luka Metković je jedina hrvatska riječno-morska luka. U razdoblju između dva svjetska rata njen promet se kretao u prosjeku oko 100 000 tona i u to je vrijeme bila, po ukupnom prometu, na petom mjestu među našim lukama. Zbog ograničenog kapaciteta Neretve istodobno se aktualizira pitanje održavanja plovnog puta od ušća do Metkovića (u dužini oko 20 km) i izgradnja luke na morskoj obali sjeverozapadno od ušća Neretve.

PROMETNOGEOGRAFSKI POLOŽAJ I RAZVOJNE FAZE LUKE PLOČE

Najjači argumenti za lokaciju luke Ploče (43° 02'N; 17° 26'E) u funkciji su izlazne luke svoga prirodnog zaleđa, a to je u prvom redu susjedna Bosna i Hercegovina, upotpunjeni povoljnim prirodnogeografskim uvjetima. Riječne doline Neretve, Bosne i Vrbasa predstavljaju važan transverzalni prometni koridor preko Dinarida. Posebno je važan prometni pravac Ploče-Sarajevo-Šamac-Osijek prema Mađarskoj koji se križa s nekoliko longitudinalnih pravaca.

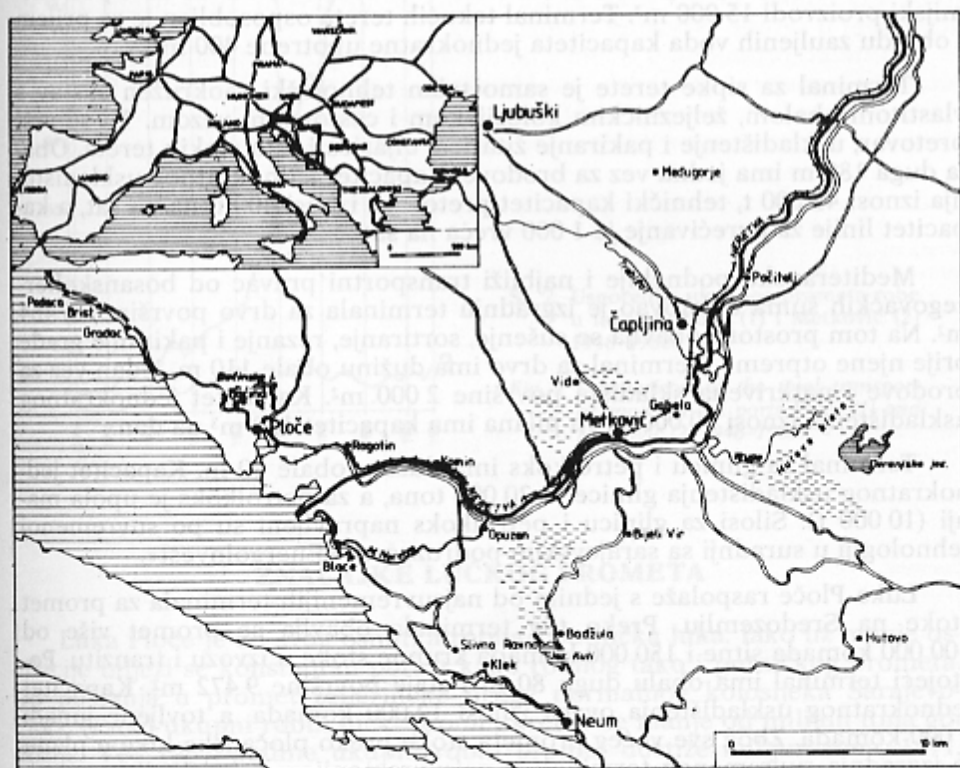
Povoljni su i topografski uvjeti za lokaciju luke Ploče koje čini zaljev smješten sjeverozapadno od ušća Neretve. Zaljev je dug oko 3 km i dobro zaklonjen sa zapadne, sjeverne i sjeveroistočne strane krškim vapnenačkim padinama. Jugoistočnu stranu predstavlja niski naplavni dio delte Neretve pogodan za širenje lučko-industrijske zone. Relativno uzak ulaz u zaljev (širine oko 150 m) i nedovoljno prostran akvatorij unutar zaljeva umanjuju prirodnu vrijednost lokacije luke. Dubina zaljeva je od 12 do 14 m koja se na ulazu održava jaruženjem (N. Stražičić, 1989). U povoljne topografske čimbenike spada i položaj poluotoka Pelješca kao prirodnog »lukobrana« koji štiti sidrište luke od morskih vjetrova s pučine.

Pred početak drugoga svjetskog rata izgradnja luke Ploče postaje stvarnost. Projekt je izgrađen godine 1936, a godinu dana poslije počeli su radovi na produžetku uskotračne željezničke pruge od Metkovića, desnom obalom Neretve do Ploča (u dužni 22 km). Pruga je završena godine 1939, a rat i propast stare Jugoslavije odgađaju radove na izgradnji luke za poslijeratni period. Taj period do kraja drugoga svjetskog rata možemo označiti kao prvu fazu u razvoju luke Ploče. Pravi početak gradnje luke počinje nakon 1945. godine. Paralelno se počinje razvijati istoimeno naselje. U tom periodu prišlo se obnovi porušene obale i željezničke pruge, izgradnji novih vezova i prvih skladišta. Izgradnjom željezničke pruge normalnog kolosijeka Šamac-Sarajevo-Ploče 1966. godine završava se druga i počinje treća suvremena razvojna faza luke Ploče. To je imalo za posljedicu porast lučkog prometa, tako da je već 1967. godine ukupan promet prešao milijun tona.

S obzirom na vrstu robe koja se pretovaruje luka Ploče se razvila u univerzalnu luku za pretovar generalnih, rasutih i tekućih tereta, te stoke i ostale robe. Roba se usmjeruje na sljedeće terminale:

- terminal za generalne terete
- terminal za rasute terete
- terminal za pretovar tekućih tereta
- terminal za sipke terete
- terminal za drvo
- terminal za glinicu i petrolkoks
- terminal za stoku.

Terminal za generalne terete ima obalu dužine 705 m sa 6 vezova za brodove. Dubina mora uz obalu je 9,2 m. Pokrivena skladišna iznose 35 834 m², a otvorena skladišta su prostranija više od četiri puta i iznose 153 925 m². Terminal za generalne terete opremljen je modernom mehanizacijom koju čini 8 obalnih dizalica, 2 mosne dizalice, 9 autodizalica nosivosti od 15 do 60 tona, 110 viljuškara nosivosti od 2 do 28 tona, 16 elektroviljuškara no-



Sl. 1. Prometno geografski položaj luke Ploče

Fig. 1 Geographical position of the port of Ploče

sivosti od 1,2 do 2,5 tone i 1 plovna dizalica nosivosti 100 tona. Dužina željezničkih tračnica terminala iznosi oko 10 000 m. Generalni tereti koji se pretovaruju u luci Ploče jesu: prehrambeni proizvodi (kava, šećer, južno voće...), stočna hrana, duhan, pamuk, proizvodi metalurške i kemijske industrije. U luci se pretovaruje i značajna količina kontejnera na klasičan način pa se razmišlja o gradnji kontejnerskog terminala.

Na terminalu za rasute terete glavninu prometa čini pretovar ugljena, željezne rude, sirovog i starog željeza. Obala toga terminala duga je 510 m uz koju je more duboko 10,5 m i istodobno mogu pristati dva broda nosivosti do 40 000 DWT. Pristanište je opremljeno s 5 obalnih dizalica nosivosti 10 tona. Pretovarni kapacitet terminala je 10 000 tona na dan, a kapacitet skladišta iznosi 300 000 tona. Budući da rasuti tereti čine značajan postotak ukupnog prometa luke Ploče, planirana je izgradnja novog terminala s obalom dugom 250 m uz koju bi dubina mora iznosila 20 m, pa bi mogućnost priveza imali brodovi do 150 000 DWT.

Terminal za tekuće terete ima jedan vez uz obalu gdje je dubina mora 12 m. Kapaciteti jednokratnog uskladištenja mazuta su 40 000 m³, NaOH (55%) 17 000 m³, bijeli produkti (benzini D 2 ortoxilen) 20 000 m³ i petrokemijski proizvodi 15 000 m³. Terminal tekućih tereta osposobljen je za prijem i obradu zauljenih voda kapaciteta jednokratne upotrebe 400 m³.

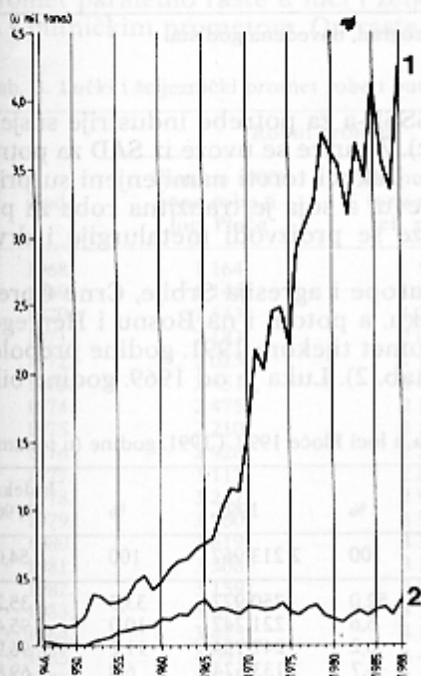
Terminal za sipke terete je samostalan tehnološki zaokružen sustav s vlastitom obalom, željezničkim kolosijekom i cestovnom vezom. Tu se vrši pretovar, uskladištenje i pakiranje žitarica, uljarica i inih sipkih tereta. Obala duga 180 m ima jedna vez za brodove. Kapacitet jednokratnog uskladištenja iznosi 45 000 t, tehnički kapacitet pretovara iznosi 400 tona na sat, a kapacitet linije za uvrećivanje je 1 000 vreća na sat.

Mediterransko podneblje i najbliži transportni pravac od bosanskohercegovačkih šuma uvjetovao je izgradnju terminala za drvo površine 46 464 m². Na tom prostoru obavlja se sušenje, sortiranje, rezanje i pakiranje građe prije njene otpreme. Terminal za drvo ima dužinu obale 110 m, jedan vez za brodove i natkrivena skladišta površine 2 000 m². Kapacitet jednokratnog uskladištenja iznosi 50 000 m³, a pilana ima kapacitet 100 m³ na dan.

Terminal za glinicu i petrolkoks ima dužinu obale 80 m. Kapacitet jednokratnog uskladištenja glinice je 20 000 tona, a za petrolkoks je upola manji (10 000 t). Silosi za glinicu i petrolkoks napravljeni su po suvremenoj tehnologiji u suradnji sa sarajevskim poduzećem »Energoinvest«.

Luka Ploče raspolaže s jednim od najsuvremenijih terminala za promet stoke na Sredozemlju. Preko tog terminala obavlja se promet više od 500 000 komada sitne i 150 000 komada krupne stoke u izvozu i tranzitu. Postojeći terminal ima obalu dugu 80 m i staje površine 9 472 m². Kapacitet jednokratnog uskladištenja ovaca iznosi 12 000 komada, a tovljene junadi 2 000 komada. Zbog sve većeg prometa stoke preko pločanske luke u planu je izgradnja suvremenog terminala s najsuvremenijom tehnologijom manipulacije stoke. Planirani kapaciteti za uskladištenje tovljene junadi udvostručili bi se (4 000 komada), a kapacitet za uskladištenje ovaca popeo bi se na 40 000 komada.

Izgradnja hrvatske najmlađe luke predstavlja nastavak lučko-trgovačke tradicije Donjeg Poneretavlja stare više od dva tisućljeća. U antičko doba lučke funkcije imala je stara Naronna, u srednjem vijeku Drijeva (Gabela), početkom 18. stoljeća preuzima ih Metković, polovicom našega stoljeća Ploče, da bi se u novije vrijeme (1982) stvorio neretvanski lučki kompleks u koji su integrirane luke Ploče i Metković. Luka Metković je stara luka na Neretvi koja svoj procvat doživljava krajem 19. stoljeća kad je izgrađena željeznička pruga uskog kolosijeka Sarajevo-Metković. Danas je luka Metković specijalizirana za pretovar troske, rasutog i uvrećanog cementa i drva (oblovine).



Sl. 2. Usporedba ukupnog prometa robe u lukama Ploče (1) i Metković (2) 1946–1988.

Fig. 2 Comparison of the total transport of goods in the ports Ploče (1) and Metković (2) 1946–1988.

ZNAČAJKE LUČKOG PROMETA

Luka Ploče je od svog osnutka robna i putnička luka. Iako uz manje oscilacije bilježi se konstantan porast kako robnog tako i putničkog prometa. Do puštanja u promet željezničke pruge normalnog kolosijeka Sarajevo-Ploče (1966) ukupni robni lučki promet kretao se manje od milijun tona godišnje. Već 1967. godine ukupni robni promet dostiže milijun tona, 1971. prelazi dva milijuna, 1977. promet je prešao tri milijuna, a 1985. četiri milijuna tona. Sve do 1967. godine izvoz je bio veći od uvoza (tab. 1). Polovicom šezdesetih godina prvi put se javio i tranzitni promet koji znatno zaostaje iza riječke luke. U strukturi prometa dominiraju rasuti tereti, u prvom redu

Tab. 1. Postotni udio izvoza, uvoza, tranzita i razvoza u luci Ploče za karakteristične godine

God.	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Razvoz	Ukupno
1950.	23,6	12,9	—	63,5	100
1955.	63,7	10,7	—	25,5	100
1960.	74,3	12,8	—	12,9	100
1965.	60,0	32,1	0,03	7,8	100
1970.	29,1	69,8	0,9	0,3	100
1975.	9,8	78,8	10,1	1,2	100
1980.	10,6	84,1	5,2	0,08	100
1985.	13,3	75,1	7,5	4,0	100
1990.	23,3	63,9	4,8	8,0	100

Izvor: Statistički bilteni »Saobraćaj i veze«, SZS, Beograd, navedena godišta.
Podaci luke Ploče za 1990. godinu.

ugljen koji se uvozio s prostora bivšeg SSSR-a za potrebe industrije susjedne Bosne i Hercegovine (Zenica-Lukavac). Žitarice se uvoze iz SAD za potrebe prehrambene industrije u Metkoviću. Tekući tereti namijenjeni su prije svega potrebama Energopetrola u Sarajevu, a soja je tranzitna roba za potrebe Mađarske. Preko luke Ploče izvoze se proizvodi metalurgije i drvo uglavnom u slabije razvijene zemlje.

Političke promjene u ovom dijelu Europe i agresija Srbije, Crne Gore i ostataka jugoslavenske vojske na Hrvatsku, a potom i na Bosnu i Hercegovinu, uvjetovali su zastoj u radu luke. Promet tijekom 1991. godine preplovljen je u odnosu na prethodnu godinu (tab. 2). Luka je od 1969. godine bila

Tab. 2. Usporedba kretanja roba i pravaca kretanja u luci Ploče 1990. i 1991. godine (u tonama)

Vrsta robe i pravci kretanja	1990.	%	1991.	%	Indeks 91/90
UKUPAN PROMET	4 100 210	100	2 213 967	100	54,0
Ugljen	2 132 075	52,0	750 977	33,9	35,2
Nafta i derivati	231 886	5,6	221 242	10,0	95,4
Rude i koncentrat	255 601	6,2	247 754	11,2	96,9
Nemetali	191 383	4,7	133 674	6,0	69,8
Proizvodi metalurgije	492 391	12,0	249,291	11,2	50,6
Obrađ. i neobr. drvo	55 309	1,3	56 930	2,6	102,9
Ostali građev. mater.	666	0,01	2 125	0,09	319,0
Zito i žitni proizv.	227 828	5,5	287 138	12,9	126,0
Prir. i umj. gnojivo	61 282	1,5	20 739	0,9	33,8
Cement	26 543	0,6	15 400	0,7	58,0
Troska	235 766	5,7	110 841	5,0	47,0
Ostalo	189 480	4,6	117 856	5,3	62,2
Izvoz	955 556	23,3	555 520	25,0	58,1
Uvoz	2 618 957	63,8	1 244 363	56,2	47,5
Tranzit	196 799	4,8	158 302	7,1	80,4
Razvoz	328 898	8,0	255 782	11,5	77,7
Generalni tereti	813 972	19,8	521 713	23,6	64,1
Rasuti tereti	2 933 608	71,5	1 356 988	61,3	46,2
Tekući tereti	352 630	8,6	335 266	15,1	95,0

Izvor: Podaci luke Ploče.

integrirana za ŽTO Sarajevo do stvaranja novih političkih realiteta na tom prostoru. Stvaranjem suverenih i međunarodno priznatih država Republike Hrvatske i Republike Bosne i Hercegovine luka Ploče postaje dominantno tranzitna luka, prije svega za potrebe gospodarstva Bosne i Hercegovine, ali i drugih zemalja poput Mađarske, Češke i Slovačke.

Povećanje lučkog prometa uzrokovalo je porast ukupnog prometa robe u željezničkoj postaji Ploče. Ukupni željeznički promet već 1969. godine (kad je elektrificirana željeznička pruga Sarajevo-Ploče) prelazi milijun tona, dva milijuna dostiže već 1971. godine, 1978. promet dostiže tri milijuna, a 1984. godine četiri milijuna tona (tab. 3). Međutim, dok ukupni robni promet paralelno raste u luci i željezničkoj postaji Ploče, obrnuta je situacija s putničkim prometom. On raste u luci, ali opada na željeznici.

Tab. 3. Lučki i željeznički promet robe i putnika u Pločama (1968 – 1988)

God.	Robni promet		Putnički promet	
	Ukupno (000) tona robe u luci Ploče	Ukupno (000) tona robe u želj. postaji	Ukupan promet putnika (000) luke Ploče	Otputovali putnici (000) iz želj. postaje
1968.	1 164	956	64	436
1969.	1 144	1 030	85	482
1970.	1 543	1 254	79	374
1971.	2 183	2 090	97	384
1972.	2 025	1 952	102	–
1973.	2 451	2 039	114	356
1974.	2 475	2 120	110	365
1975.	2 210	2 118	113	382
1976.	2 926	2 290	109	388
1977.	3 117	2 861	107	296
1978.	3 247	2 998	103	311
1979.	3 760	3 535	120	260
1980.	3 619	3 338	120	209
1981.	3 508	3 306	140	192
1982.	3 159	3 054	112	211
1983.	3 678	3 516	123	223
1984.	3 425	4 155	141	219
1985.	4 091	4 471	145	209
1986.	3 571	4 192	166	207
1987.	3 334	3 609	159	173
1988.	4 215	4 325	162	167

Izvor: Saobraćaj i veze, statistički bilteni (1968 – 1988), Savezni zavod za statistiku, Beograd.

UTJECAJ LUKE NA URBANI I DEMOGRAFSKI RAZVOJ

Razvojem luke Ploče izgrađuje se najmlađi grad na našoj obali. Godine 1948. naselje Ploče je imalo 852 stanovnika što je bilo samo 13,9 % ukupnog stanovništva prostora tadašnje općine Ploče. Tada je najveće naselje bilo Komin smješten uz desnu obalu Neretve, zatim zagorsko naselje Staševica, a treće mjesto zauzimale su Ploče. Već 1953. godine Ploče postaju vodeće naselje u kojemu je živjela četvrtina stanovništva općine. I kasniji popisi pu-

Tab. 4. Kretanje stanovništva općine Ploče po naseljima (1948-1991)

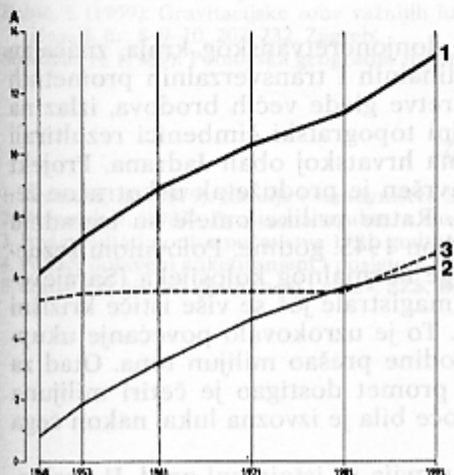
Naselje	1948.		1953.		1961.		1971.		1981.		1991.		Promjena broja stanovnika 1948-91. %
	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	
Baćina	290	4,7	247	3,4	205	2,3	115	1,1	78	0,7	714	5,5	146,2
Brist	340	5,6	323	4,4	332	3,7	347	3,4	349	3,1	374	2,9	10,0
Gradac	696	11,4	629	8,6	681	7,6	920	8,9	1069	9,4	1196	9,2	71,8
Istočna Plina	513	8,4	573	7,8	605	6,8	500	4,8	545	4,8	483	3,7	-5,9
Komin	1292	21,1	1426	19,5	1577	17,6	1595	15,5	1432	12,6	1546	11,9	19,2
Ploče	852	13,9	1848	25,3	3267	36,6	4662	45,3	5643	49,8	6332	48,7	643,2
Podaca	213	3,5	192	2,6	158	1,8	176	1,7	184	1,6	218	1,7	2,3
Rogotin	540	8,8	637	8,7	671	7,5	771	7,5	742	6,5	727	5,6	34,6
Staeševica	913	14,9	970	13,3	1013	11,3	999	9,7	902	8,0	1112	8,5	21,8
Zapadna Plina	465	7,6	460	6,3	421	4,7	204	2,0	384	3,4	306	2,3	-34,2
OPCINA PLOČE	6114	100	7305	100	8930	100	10289	100	11328	100	13008	100	112,7

Izvor: Hrženjak, J. (1983): Društvena struktura naselja u SR Hrvatskoj.

SNL i drugi, Zagreb.

Podaci RZS Republike Hrvatske za 1991. godinu.

čanstva pokazuju najbrži porast stanovništva u općinskom središtu gdje danas obitava gotovo polovina stanovništva općine Ploče (tab. 4). U periodu nakon drugoga svjetskog rata stanovništvo općine Ploče se udvostručilo (112,7 %), a grad Ploče se povećao više od šest puta (643,2 %). Postupno grad dobiva centralne funkcije; prvo je otvorena osnovna škola 1953. godine, a dvije godine poslije i gimnazija. Južni i jugoistočni dio grada zauzima lučko-industrijsko područje, a središte i sjeverni dio Ploča područje je stambene izgradnje. Intenzivna je privatna stambena izgradnja uz jadransku turističku cestu.



Sl. 3. Kretanje stanovništva općine Ploče (1), grada Ploče (2) i ostalih naselja općine Ploče (3) 1948-1991. (A - stanovništvo u tisućama)

Fig. 3 Changes of total population in commune Ploče (1), town Ploče (2) and the other settlements of commune Ploče (3) 1948-1991. (A - population in thousands)

Općina Ploče je smještena na veoma važnom križištu longitudinalnih i transverzalnih prometnih pravaca. Površinom je jedna od najmanjih u Republici Hrvatskoj (169 km², 0,3 % površine Republike Hrvatske). Srednja gustoća naseljenosti iznosila je 1948. godine 36 stanovnika na km², a 1991. godine popela se na 77 stanovnika na km². Pučanstvo je raspoređeno u tri karakteristične zone naseljenosti: neretvanski deltanski prostor, primorski pojas i zagorsko područje². Najviše pučanstva se nalazi u deltanskom dijelu općine (75,3 %) gdje je koncentrirana i gospodarska moć općine (lučke, prometne, industrijske, poljodjelske i dijelom turističke djelatnosti). Tipična turistička primorska mjesta općine su Gradac, Brist i Podaca. Veličinom i značenjem ističe se Gradac koji s 1 196 stanovnika predstavlja treće mjesto po veličini u općini Ploče. U promorskim turističkim mjestima obitava 13,7 % pučanstva općine. Najamnije stanovništva nalazi se u zagorskom dijelu općine (10,9 %). Staševica je najveće naselje Zagore (1 112 stanovnika) čija je depopulacija zaustavljena zahvaljujući dobrim prometnim vezama s općinskim centrom.

Izgradnja i razvoj luke Ploče rezultirali su zapošljavanjem većeg broja radnosposobnog stanovništva pločanske općine, ali je potaknulo i migracije iz susjednih općina. Godine 1990. u luci je bilo zaposleno 1 700 radnika od

čega je 250 radnika predstavljalo mjesečne migrante iz bosanskohercegovačkih općina Teslić, Tešanj i Doboj. Oni su u Pločama bili smješteni u radničkim nastambama. Daleko veći broj zaposlenih čine dnevni migranti. Njih je navedene godine, prema podacima kadrovske službe luke Ploče, bilo 728, što je bilo 42,8 % zaposlenih. Najviše dnevnih migranata dolazi iz općine Metković 35,7 %, a potom iz naselja općine Ploče 28,4 %. Iz hercegovačke općine Ljubuški dolazi 19,4 % dnevnih migranata, a iz općine Vrgorac 9,1 % migranata. Najmanje ih dolazi iz općine Čapljina (4,2 %) i općine Makarska (3,1 %).

ZAKLJUČAK

Duga pomorsko-trgovačka tradicija donjoneeretvanskog kraja, značajan geoprometni položaj u križištu longitudinalnih i transverzalnih prometnih pravaca, ograničeni kapacitet rijeke Neretve glede većih brodova, izlaz na more svoga prirodnog zaleđa, te povoljni topografski čimbenici rezultirali su izgradnjom luke i najmlađeg grada na hrvatskoj obali Jadrana. Projekt luke izgrađen je 1936. godine, a 1939. završen je produžetak uskotračne željezničke pruge od Metkovića do mora. Ratne prilike omele su izgradnju luke, tako da prava izgradnja počinje nakon 1945. godine. Polovinom šezdesetih godina izgradnjom željezničke pruge normalnog kolosijeka (Sarajevo-Ploče) i puštanjem u promet Jadranske magistrale još se više ističe križišni geoprometni položaj luke i grada Ploča. To je uzrokovalo povećanje ukupnog robnog prometa koji je već 1967. godine prešao milijun tona. Otad za manje od dva desetljeća ukupni robni promet dostigao je četiri milijuna tona. Do kraja šezdesetih godina luka Ploče bila je izvozna luka, nakon čega dominira uvoz.

Paralelno sa izgradnjom luke Ploče razvija se istoimeni grad. U poslijeratnom periodu pučanstvo općine Ploče se udvostručilo, a grad Ploče povećao se više od šest puta. Od 13 000 žitelja općine najviše ih obitava u neretvanskom deltanskom dijelu općine (75,3 %). U primorskim turističkim mjestima živi 13,7 %, a u zagorskom dijelu 10,9 % pučanstva općine Ploče.

Razvoj luke uvjetovao je veliku pokretljivost radnog stanovništva omogućivši zapošljavanje. Dnevni migranti čine 42,8 % zaposlenih, a dolaze iz naselja općine Ploče (28,4 %) i susjednih općina: Metković 35,7 %, Ljubuški 19,4 %, Vrgorac 9,1 %, Čapljina 4,2 % i Makarska 3,1 % dnevnih migranata.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Talijanske okupacijske vlasti uočile su stratejsku i prometnu važnost luke Ploče pa su nastavile radove na izgradnji operativne obale, ali tek toliko da omoguće pristup svojim brodovima koji su izvozili hercegovački boksit i bosansko drvo. Poslije kapitulacije Italije (u rujnu 1943) Ploče su zaposjeli Nijemci i prilikom svog povlačenja razorili su sve što je dotad bilo izgrađeno (B. Kojić, 1983).

2. Općinu Ploče do 1981. godine činilo je 10 naselja. Naša statistika od popisa 1991. godine razlikuje 12 naselja. Dosadašnje naselje Istočna Plina statistički se vodi (izkazuje) kao dva naselja, i to Banja i Šarić Struga. Isto tako naselje Zapadna Plina podijelilo se na dva naselja: Plina Jezero i Peračko Blato. Naselja neretvanskog deltanskog prostora jesu: Bačina, Komin, Ploče, Rogotin, Banja i Šarić Struga. Zagorska su naselja: Staševica, Plina Jezero i Peračko Blato, a primorska turistička mjesta su Gradac, Brist i Podaca.

LITERATURA

- Dobrinčić, M. (1959): Razvitak glavnih luka u NR Hrvatskoj, Jadranske monografije, 3, JAZU, Zagreb.
- Jelinović, Z. (1957): Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 6, 191-234, JAZU, Zagreb.
- Jurić, I. (1981): Od prvih planova do izgradnje željezničke pruge Mostar - Metković, Most br. 34-35, 111-120, Mostar.
- Jurić, I. (1982): Razvojne faze luke Metković, Almanah jugoslavenskog mediteranskog podneblja, 81-88, »Liburnija«, Rijeka.
- Rogić, V. (1955): Naše morske luke, Geografski horizont 1-2, 11-22, Geografsko društvo Hrvatske, Zagreb.
- Rogić, V. (1970): Značenje i razvoj naših glavnih luka, Geografski horizont 1-2, 1-14, Geografsko društvo Hrvatske, Zagreb.
- Rubić, I. (1939): Gravitacijske zone važnijih luka na istočnoj obali Jadrana, Hrvatski geografski glasnik br. 8-9-10, 202-232, Zagreb.
- Stražičić, N. (1989): Pomorska geografija Jugoslavije, 181-193, Školska knjiga, Zagreb.

IZVORI

1. Korenčić, M. (1979): Naselja i stanovništvo SR Hrvatske, Djela JAZU 54, RZS SRH, Zagreb.
2. Hrženjak, J. (1983): Društvena struktura naselja u SR Hrvatskoj, SNL i drugi, Zagreb.
3. Prvi rezultati popisa pučanstva 1991. godine, RZS Republike Hrvatske.
4. Podaci dobiveni anketiranjem i posjetom luci Ploče.
5. Statistički bilteni »Saobraćaj i veze«, SZS, Beograd.

SUMMARY

Geographical Position and Importance of Ploče Harbour

by
Zoran Curić

The long navigational and trading tradition of the Lower-Neretva region, an important geographical position at the intersection of longitudinal and transversal traffic routes, limited capacity of the Neretva river for larger ships, exit to the sea from its natural hinterland and a favourable relief, resulted in the construction of a harbour and the youngest town on the Croatian coast of the Adriatic. Design documentation for the harbour was completed in 1936, and in 1939 the narrow-gauge railway line from Metković to the coast, was completed. The building of the harbour was hampered during World War II so that proper building activity started after 1945. In the middle of the sixties the construction of the normal -gauge railway (Sarajevo-Ploče), and opening of the Adriatic Magistrala (main road), resulted in more emphasis on trading and traffic importance of the harbour and town of Ploče. This reflected in the increase in freight traffic which had already surpassed one million tons in 1967. Since then, in less than two decades total freight traffic has reached four million tons. Up to the end of the sixties Ploče harbour was predominantly engaged in exporting goods, after which imports became predominant.

Parallely with the construction of the harbour the town of Ploče was growing. During the post-war period the population of Ploče doubled, while the town of Ploče became six times larger. Out of 13,000 inhabitants of the commune the majority settled in the Neretva-delta part of the commune (75.3%), in the coastal tourist areas of the commune 13.7% and in the mountainous area 10.9.

