

ANALIZA KRETANJA PROMETA OSOBA I TERETA HVARSKE LUKE KAO JEDAN OD ČINILACA RAZVOJA TURISTIČKE PRIVREDE

Oliver Fio

Grad Hvar sa svojom lukom spada u ona naša rijetka otočka mjesta koja leže na južnim obroncima. On većih mjesta u srednjoj Dalmaciji, koja imaju sličan položaj može se spomenuti Bol na Braču. I dok istočni dio otoka Hvara crpi svoju snagu pretežno iz zemlje radi povoljnih pedoloških uvjeta, dotle zapadni dio, uglavnom oko grada Hvara, ekonomski se održao uglavnom zbog svog veoma povoljnog geografskog položaja. Hvarska je luka ta koja je donosila i donosi glavnu korist te ova nam luka može poslužiti i kao primjer što znači povoljna lokacija u odnosu na pravce strujanja dobara i osoba koji se kreću morem kao i u odnosu na ostale luke, bilo one otočke ili primorske. U ovom slučaju čak i šire područje koje gravitira neposredno ovoj luci, a koje bi trebalo da i ono bude značajniji oslon, nije toliko ni geografski veličko niti je toliko ekonomski jako pa čak i populacija je dosta slaba, najmanja na ovom otoku¹⁾.

Hvarska je luka dobro zaštićena zahvaljujući u prvom redu skupini od 15 otoka i otočića koji su se nanizali gotovo uporedo s jugozapadnom obalom otoka. I ova skupina otočića zajedno s obalom stvara veoma pogodan i prolaz i sidrište na važnoj spojnici koja povezuje dva krajnja jadranska područja, sjeverni s južnim. Tako i geograf, pok. prof. dr Ivo Rubić navodi, da svoj postanak, opstanak i razvoj treba Hvar da zahvali najprije Paklenim otocima. A ovi otoci, čije obale ukupno imaju ogromni opseg od oko pedesetak kilometara, pruža izvanredne mogućnosti i za razvoj novog nautičkog, jahting turizma i prostora za kupanje i rekreaciju uz uvjet da se isti zaštite.

Spomenuto je da je istočni dio napućeniji, a proizvodnja ekonomskih dobara veća dok se bogatstvo ovog krajnjeg zapadnog dijela nalazi baš u njegovom položaju. I sam geografski položaj

neke luke važni je činilac u ekonomiji nekog mjesta ili područja iako na izgled može da ima pasivne pokazatelje. U ovom slučaju ekonomska se korist postizava pružanjem nautičkih usluga kao što se danas postizava pružanjem turističkih usluga. A za jednu i za drugu djelatnost potrebni su povoljni prirodni faktori: mirno i čisto more, povoljna klima, mnogobrojne i slikovite i zaštićene uvale i uvalice, zelenilo, kulturna i civilizirana sredina u kojoj će se svak osjećati ugodno i lagodno bilo da dolazi kao pomorac ili kao turist.

II

Sama luka Hvar sastoji se od dva dijela. Na istočnoj strani leži savremeno građeni pristan za dosta velike brodove, a u ostalom dijelu dominira stara mletačka obala, »Fabrika«, koja skupa s mandračom služi za privez manjih brodova i za sidrište. Inače sama luka zaštićena je od sjevernih vjetrova, koji pušu na mahove ali relativno dosta umjereno. Jugo kao i sjeverozapadni vjetrovi stvaraju u luci prilično uzburkano more.

U ovom napisu spominje se pojam luka iako bi pravilnije bilo pristanište i zaklon. Luka je pojam kojim se označava onaj prilaz kopnu koji osim pristana i dobrog nautičkog zaklona, obično oblikovan u prvom redu prirodom, a naknadno dopunjen i usavršen umjetnim građevinama, raspolaže i specijalnom organizacijom i opremom. Tako postoji tehnička lučka oprema i radna snaga, lučki servisi, otvoreni i zatvoreni skladišni prostor, carinarnica, banke, agencije, uglavnom sve one službe koje su potrebite da se obavi, primjenjujući posebnu tehnologiju, jedan rad. Za svrhu ovog prikaza služit će se udomaćenim pojmom luke.

III

Kao ilustracija važnosti ove luke spomenut će se da u statistici prometa tršćanske luke za 1848. i 1849. godinu vidi se, da je u ovu luku doplovalo izravno iz Hvara ukupno 45 brodova s teretom i 5 brodova bez tereta, a za luku Hvar je istovremeno otputovalo 43 krcata i 4 prazna broda. Ovi nam podaci, istina posredno, pokazuju intenzitet trgovinske razmjene koji se, bez posrednika, obavljao između Trsta, tada najvećeg ne samo jadranskog već i mediteranskog trgovačkog i pomorskog emporija i jedne srednjodalmatinske otočne luke, Hvara.

Ako za sada ostavimo doba brodova na jedra, tada se vidi da su prve parobrodarske pruge koje je tadašnji Lloyd uspostavio četrdesetih godina prošlog stoljeća duž naše obale, sve su skoro obavezno ficale i hvarsku luku. Ove su povoljne prometne veze uvjetovale da se i razvoj promet stranaca u ovom mjestu. Istina to su bili mahom prolazeći, tranzitni posjetioći, namjernici, jer je parobrod u to doba unicirao onaj mobilni, pokretni turizam.

Brod je osim prijevoza pružao i usluge smještaja i ishrane e da bi kasnije, građnjom odgovarajućih smještajnih kapaciteta na kopnu, zadržao samo ulogu prijevoznika. Danas se opaža da brod, u oštrom i nesmiljenom takmičenju s ostalim saobraćajnim sustavima, traži ponovo ono izgubljeno polje rada te se ponovo vraća na svoju prvobitnu ulogu i to broda-hotela kad osim linijskog servisa vrši i kružna putovanja.

Spomenut će se da dosta daleke 1853. godine Hvar je imao parobrodarske veze, kad naravski turizma u ovom današnjem našem smislu i obimu nije ni bilo, a niti ekonomski potencijal otoka nije opravdavao ovakove veze, i to svakog utorka dolazio je parobrod iz Trsta, Zadra i Splita, a svakog petka bi brod dolazio iz Krfa, Drača, Meljina i Gruža. Četrdesetak godina kasnije iz Trsta i Rijeke stizao je parobrod u Hvar dva put tjedno, a parobrod na liniji Trst — Krf ticao je jedanput tjedno samo Stari Grad. Ali već u to doba postoje linije i ostalih obalnih parobrodarskih društava, posebno Hrvatsko-ugarskog društva, Topića i Rismonda.²⁾

IV

Promet brodova hvarske luke u zadnjih dvadesetak godina austro-ugarske vladavine pokazuje ovakovo kretanje (samo otputovali brodovi).

Godina	Jedro		Para		Ukupno	
	Broj	Ton.	Broj	Ton.	Broj	Ton.
1890.	278	10.558	265	123.637	543	134.195
1895.	464	16.936	526	178.571	990	196.507
1900.	422	18.610	646	217.805	1068	236.415
1905.	376	15.540	642	216.834	1018	232.374
1910.	302	15.773	1144	385.264	1446	401.037

Iz gornje tabele vidi se naročit porast prometa brodova na parni pogon, dok se ukupni (jedra i para) broj brodova povećao u ovo dvadesetak godina za preko 2,6 puta, a bit će manji — kako će se kasnije iz prikaza vidjeti — za samo 1,6 puta nego u 1967. godini. Dok se prema netto registarskoj tonaži brodova koji su uplovili, hvarska luka nalazila 1890. godine na 18. mjestu među 114 luka tadašnjeg austrijskog obalnog područja (Dalmacija i Istra bez Rijeke i Hrvatskog primorja), dotle već 1910. godine nalazi se ova luka na 13. mjestu među 133 luke kod kojih se vodila ova lučka statistika. Sasvim je razumljivo da promet brodova na jedra opada u to doba ali zato raste i po broju i po tonaži parobroda. Po broju parobroda broj se odlazaka (1890—1910) povećao za 4,3 puta, po tonaži za nešto više od tri puta .

V

U drugom razdoblju, u onom između dva svjetska rata, promet hvarske luke i dalje se povećava. Tadašnje službene statistike, posebno Pomorski godišnjak kojeg je izdavala tadašnja Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, i dalje, iako to nije više bilo potrebno, dijeli brodove na jedra i na parni pogon. Donja tabela pokazuje taj promet i brodova i putnika i tereta ali skupno i za jedrenjake i za parobrode. Kod prometa putnika broj označuje skupno i za one koji su stigli i za one koji su otputovali, bilo da se radi o tuzemnom ili o inozemnom prometu.

Godina	Brodovi u odlasku		Promet tereta u tonama	Promet putnika	
	Broj	Nrt		Broj	Indeks 1927=100
1927.	1126	338.238	306	16.302	100
1930.	1458	393.885	1739	21.125	129
1934.	1513	528.447	2394	22.452	137
1937.	1813	680.185	34	29.360	180
1939.	1781	615.913	121	26.483	162

Iz gornje tabele vidi se, da se po broju i po tonazi brodova tek 1930. godine približilo broju koji je bio zabilježen 1910. godine. Nadalje vidi se i porast prometa robe, koji je bio najveći 1934. godine. Ako se analizira ovaj promet robe vidi se, da je 1927. godine bio znatno veći ukrcaj (izvoz) od iskrcaja (uvoza). Te je iste godine, bilo jedrenjacima bilo parobrodima uvezlo preko hvarske luke 60 tona, a istovremeno izvezlo se 246 tona robe od koje količine većim dijelom bilo je namijenjeno inostranstvu (165,1 tona). Ako se pak raščlani promet robe za 1934. godinu tada se dobiva ova slika: uvoz je bio 38,8 tona, a izvoz 2355,7 tona od koje količine bilo je namijenjeno za izvoz u inostranstvu 2290,2 tone (1848 tona izvezlo se parobrodima). Kasnijih godina ovaj promet robe i putnika naglo opada, a jedan od najvažnijih razloga je i taj što je to doba kad se već naziru ili su već započela neprijateljstva drugog svjetskog rata. Ovaj promet robe (a i putnika) koji se odvijao u ovom razdoblju treba uporediti s prometom koji će se odvijati nakon drugog svjetskog rata, kada se istina promet rapidno povećava po težini ali smjer kretanja je obrnut: veći je uvoz (iskrcaj) od izvoza (ukrcaja).

VI

Treće promatrano razdoblje bilo bi ono poslije drugog svjetskog rata zaključno sa 1967. godinom. Ovo je razdoblje koje je karakteristično po naglom razvoju turističke privrede ne samo u

samom gradu Hvaru već i na cijelom otoku. Međutim treba naglasiti da, iako je poljoprivredna proizvodnja na otoku Hvaru u stalnom opadanju, (računa se u zadnjih desetak godina oko 22%) ipak se ona i danas nalazi zastupljena u nacionalnom dohotku sa 58% odnosno 8% više nego sve ostale djelatnosti, uključivši naravski i turističku. Razlog ovom opadanju pripisuje se usitnjenosti i rupačanosti samih hvarskih proizvođača te u uzornoj trgovinskoj politici koja omogućuje plasiranje istovrsnih stranih poljoprivrednih proizvoda, a uz razne olakšice koje omogućuju formiranje niže konkurentne prodajne cijene.

Kako će se iz daljnjeg izlaganja vidjeti opaža se veoma velik porast prometa i robe koji se odvijao preko hvarske luke. Da je povećani broj putnika posljedica veće mobilnosti stalno nastanjenog stanovništva, u ovom slučaju, ne bi bilo sasvim tačno. Naime 1890. godine na cijelom otoku bilo je oko 17 tisuća, a 1961. godine nešto više od 12 tisuća stanovnika. U zapadnom dijelu otoka, koji i gravitira samoj luci Hvar, bilo je 1890. godine oko 3.600, a 1961. godine oko 2500 stanovnika. Znači da mobilnost stanovnika, ako se promatra kroz kvantitativni pokazatelj (broj stanovnika) morala bi biti slabija obzirom na opadanje broja stanovnika, potencijalnih putnika. Ukoliko je ipak povećana mobilnost stanovnika, koji su doprinijeli jednim dijelom da se apsolutni broj putnika povećao, tada treba pripisati kvalitativnim promjenama koje su se kroz ovo razdoblje od sedamdesetak godina ostvarile, posebno u promijenjenim uvjetima života te u relativno povećanom dohotku stanovnika kao i u društvenim običajima i shvaćanjima. Ali — kako je naglašeno — sve ove promjene stalno nastanjenog stanovništva ipak nisu mogle toliko utjecati da se ovaj promet osoba toliko rapidno povećao. Prema tome povećanje broja doputovanih i otputovanih putnika ima se pripisati najvećim dijelom utjecaju razvoja turizma. I ovdje se, na ovom primjeru, reljefno vidi, međuzavisnost saobraćaja i turizma, gdje saobraćaj predstavlja prvi i najvažniji preduvjet za opstanak i razvoj turizma.

Godina	Brodovi u odlasku		Promet putnika (dolazak i odlazak)		
	Broj	Nrt	Broj	Indeks=1927	Indeks=1952
1952.	1227	190.740	37.389	228	100
1955.	1454	264.639	59.694	366	160
1959.	1752	366.376	89.206	547	238
1963.	2034	376.940	111.193	676	298
1964.	2024	363.410	148.120	908	396
1965.	2273	399.556	153.255	946	409
1966.	2248	442.098	163.391	1002	436
1967.	2491	477.294	192.763	1182	515

Ranija tabela pokazuje promet brodova i putnika za razdoblje od 1952. pa do uključivo 31. prosinca 1967. godine tj. za razdoblje od 16 godina. Izostavljeno je razdoblje prije 1952. godine kad su u privredi najvećim dijelom dominirali vanekonomske faktori. U tabeli posebno se navode podaci za 1964, 1965, 1966. i 1967. godinu pošto ovi podaci su teže pristupačni, naročito nakon što je 1963. godine prestao da izlazi Godišnjak pomorstva, koji je ove podatke i donosio.³⁾

Uporedo s porastom prometa putnika koji se odvijao morskim putem preko hvarske luke, zabilježen je i porast prometa robe kao posljedica uvećanih potreba koje je najvećim dijelom turizam nametnuo i to posebno u opskrbi živežnim namirnicama kao i u građevinskom materijalu koji je bio potreban za gradnju novih hotelskih kapaciteta i privatnih kuća te i na povećani standard stanovništva:

Godina	Promet robe u tonama			Indeks 1952=100
	Ukrcaj	Iskrcaj	Ukupno	
1952.	555	2.893	3.448	100
1955.	1.850	2.976	4.826	139
1959.	1.588	6.498	8.086	234
1963.	1.856	13.332	15.188	266
1964.	980	8.315	9.295	441
1965.	1.032	9.130	10.162	291
1966.	1.032	11.272	12.304	356
1967.	1.262	13.600	14.862	431

Ako se pak raščlani za ove zadnje četiri godine (1964—1967) ukupni izvršeni promet robe (46.623 tona) na onaj ukrcajni (izvoz) i na onaj iskrcajni (uvoz) vidi se, da je iskrcaj znatno premašio ukrcaj i to 42.317 tona prema 4306 tona odnosno da je iskrcaj bio skoro deset puta veći od ukrcaja. Obratni slučaj onog koji je bio zabilježen u razdoblju između dva rata kad je ukrcaj bio veći od iskrcaja.

VII

Svi dosada pokazani pokazatelji ne daju sliku odnosa, koja je za ekonomsku analizu važnija nego samo prikaz u apsolutnim brojevima, neki odnosi, koji će se pokušati prikazati, bit će tek približni jer će se uzeti u račun samo srednje vrijednosti. Kako statističko praćenje kretanja ne bilježi detalje već se ograničava samo u dosta uopćenom obliku, to se ne mogu ni dobiti egzaktni odgovori na razna pitanja. Ova suptilnija pitanja traže i odgovarajuće odgovore koji su veoma važni da se posredstvom utvrdi-

vanja postojećeg stanja može utvrditi, uz teoretsku pretpostavku, da će budući slijed teći zacrtanim tokom, i buduće stanje i potrebe. Naravno što je projekcija bliža tada i programiranje zadržava i jasniju i realniju sliku.

U ovom slučaju od interesa bi bilo da se utvrdi da li brodska prostorna tonaža zadovoljava ovom povećanom prometu i putnika i robe. S druge strane bilo bi od interesa saznati da li se ta tonaža u prosjeku povećava uz istovremeno povećanje frekvencije. Kretanja ovih dviju posljednje spomenutih pojava zanimljiva su radi toga da se utvrdi da li su lučki kapaciteti (operativna obala i sidrišni prostor) više ili manje opterećeni.

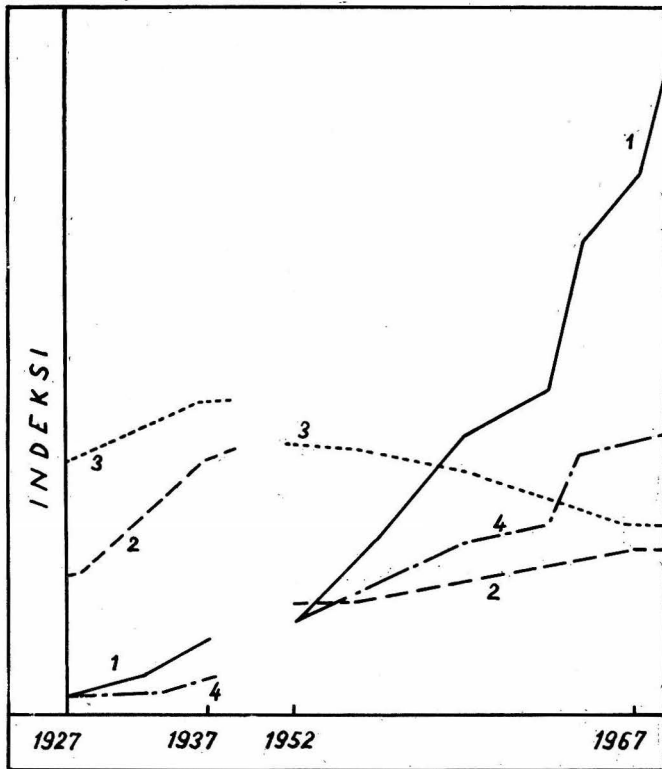
Spomenuto je da su ovi odnosi izračunati na temelju srednjih vrijednosti. Statistika, naime, bilježi samo ukupni broj brodova s njihovom tonažom registarskom, broj putnika i tone izmanipuliranog tereta. Međutim, nigdje se brodovi ne dijele na one koji su dopremili (ili otpremili) samo putnike ili samo teret ili oboje ili da brod uopće nije izvršio nikakvu operaciju iskrcaja ili ukrcaja. Ali bez obzira na ovu manjkavost donja nam tabla daje ovu sliku iz koje se vidi koliko putnika i tereta na jednu netto registarsku tonu (a to je komercijalno korisni prostor broda po odbitku prostora namijenjenog za pogon) otpada odnosno koliko na jedan brod (kao jedinica bez obzira na tonažu) otpada putnika ili tereta. Napominje se da prigodom preračunavanja odnosa broja putnika i broja brodova uzeti su u obzir ne samo brodovi u odlasku, kako je u prijašnjim tabelama i navedeno, već i brodovi u dolasku jer je i broj putnika dobiven zbrajanjem broja dolazaka s brojem odlazaka. Isto je postupljeno i kod računanja odnosa sa registarskom tonažom odnosno kod prometa robe.

Godina	Putnici		Teret	
	Na 1 putnika otpada nrt	Na 1 brod otpada putnika	Na 1 tonu tereta otpada nrt	Na 1 brod otpada tona tereta
1952.	10,23	15,23	110,6	1,40
1955.	8,87	20,52	109,7	1,37
1959.	8,21	25,43	90,6	2,30
1963.	6,77	27,32	49,6	3,73
1964.	4,91	36,55	78,2	2,29
1965.	5,21	33,73	78,7	2,23
1966.	5,41	36,34	71,8	2,73
1967.	4,95	38,64	64,2	2,97

Iz ovog se tabelarnog prikaza vidi da se stalno povećava opterećenje po jednom brodu, a s druge strane, da se smanjuje korisni brodski prostor po jednoj jedinici mjere (putnik ili tona).

Dok je prosječno svaki brod dovezao ili odveo iz ove luke 15,23 putnika 1952. godine dotle 1967. godine — iako se za dva puta povećao broj brodova i 2,5 puta njihova tonaža — na svaki brod otpada već 38,64 putnika odnosno opterećenje po jednom brodu povećano je za 253%. Ako se pak ovo opterećenje uporedi s predratnim, na primjer sa 1937. godinom u kojoj godini za to razdoblje bio je zabilježen najveći promet, tada se vidi da je opterećenje po jednom brodu bilo još manje i to svega 8 putnika, a na jednog putnika otpadalo je preko 46 nrt. Razlika je očita kad se vidi da je 1952. godine otpadalo 10,23 nrt odnosno još manje u 1967. godini kada je otpadalo tek 4,95 nrt. Ako se ide još dalje u prošlost, tada je 1927. godine na svaki doputovali i otputovali brod otpadalo 7,1 putnika, a na 1 putnika otpadalo je oko 41 nrt. Veoma slično kretanje vidi se i kod prometa tereta kada je na jedan brod otpadalo 1952. godine 1,4 tone, da 1967. godine na jedan brod otpada već 2,97 tona tereta.

Ako se pak ovi podaci i dalje raščlane vidi se, da se i prosječna veličina broda povećavala. Godine 1900. srednja veličina parobroda koji su operirali u hvarskoj luci kretala se oko 221 nrt (kod jedrenjaka srednjak iznosi tek 44 nrt). Godine 1952. srednja veličina broda iznosi 153,4 nrt, 1964. godine 179,6 nrt, 1966. godine 196,8 nrt, a ove zadnje 1967. godine 191,3 nrt. I ovdje se vidi stalno povećanje, a ista je pojava kretanja zabilježena i u dnevnom intenzitetu pristajanja: u jednom danu prosječno bi otputovalo i doputovalo 1890. godine 2,9 brodova, 1900. godine 5,9 brodova, 1927. godine 6,1 brodova, 1937. godine 9,9, 1952. godine 6,7, 1964. godine 11,1 brodova, 1965. godine 12,4, 1966. godine 12,3, da u ovoj zadnjoj 1967. godini broj se dnevnih operaciji prosječno tokom cijele godine povećao na 13,6 brodova što znači povećanje za dva puta u odnosu na 1965. godinu. Kako je napomenuto ovo bi bio srednjak za cijelu godinu. Međutim u ljetnim mjesecima intenzitet je mnogo veći te se može smatrati da iznosi i do 20 operacija dnevno.



Iz ovog grafičkog prikaza vidi se kretanje pojedinih pokazatelja. Dok broj prevezenih putnika (puna crta — 1), naglo se i superiorno penje, dotle promet brodova, izražen u nrt (isprekidana crta — 2) zaostaje i sporije se povećava od broja prevezenih putnika. S druge strane raste (linija označena crtom i točkom, 4) opterećenje putnika po jednom brodu. I kao četvrti pokazatelj, odnos između putnika i netto registarske tonaže (tačkice, 3) vidi se da je u stalnom opadanju, dok u razdoblju do 1937. godine bio je u porastu. Grafički se prikazalo tendenciju kretanja na temelju kretanja pojedinih indeksa kao zajednički nazivnik za sve ove pokazatelje. Apsolutna vrijednost indeksa pokazatelja 2 i 3 donekle je izmijenjena samo radi toga da bi međusobni odnos kretanja bilo moguće grafički jasnije prikazati. Tačne vrijednosti indeksa nalaze se navedene u odgovarajućim tabelama.

VIII

Dovršanjem longitudinalne jadranske turističke ceste, posebno na potezu južnije od Splita, pojavila se tehnička mogućnost da se jedna od brojnih hvarskih luka može upotrebiti i kao luka za izravni kombinirani kopнено-pomorski prijevoz osoba i vozila. To bi bio Sućuraj, najistočnija luka otoka Hvara i najbliža ovoj kopненоj saobraćajnici. Prema tome preko Sućurja sada se obavlja novi prijevoz pomoću trajektne veze, koju održava poduzeće Jadranska linijska plovidba, uvrštena kao pruga broj 632. Ova se veza u ljetnoj sezoni (polovina ožujka do konca listopada) tokom 1967. godine obavljala preko Drvenika 12 puta dnevno ako se računaju vožnje u oba smjera, a trajanje efektivnog putovanja, ne računajući vrijeme čekanja na rad te ukrcaj i iskrcaj, traje oko 45 minuta. U zimskom razdoblju 1967/68. godine ova se pruga 632 održavala 4 puta dnevno (2 polaska i 2 povratka) a izričitom opaskom navedenom u redu plovidbe da u slučaju nepovoljnog vremena trajektna se pruga ne održava što nije, po pravilu, nigdje navedeno u tom istom plovidbenom redu za one pruge koje se održavaju klasičnim brodovima. Ova trajektna veza Sućurja jedina je veza dok se, kao primjer navodi, da je u ljetnoj sezoni 1962. godine ova luka imala jednodjenu teretno-putničku vezu iz Metkovića (pruga 102), dva puta na tjedan vezu Ploče — Makarska (pruga 702 a), svakodnevnu kao i jednodjenu vezu na pruzi Makarska — Metković (pruga 705 i 708) te jednodjenu vezu na pruzi Blace — Makarska (pruga br. 706). Ukupno je ova hvarska luka imala pet brodskih veza, od kojih jedna (pruga 102) izravno je povezivala na povratnom putovanju veća lučka središta kao što su Split, Šibenik, Zadar, sve do Rijeke. Sve su se ove veze održavale klasičnim brodovima i služile uglavnom za potrebe samog mjesta Sućurja. Napominje se, da najbliže naselje Sućurju bilo bi Bogomolje, oko 18 km udaljeno cestom prema zapadu. Uvođenjem trajektne veze, a ukidanjem dotadašnjih brodskih veza, te prema tome uvođenje i kombiniranog prijevoznog sustava, omogućilo se da se radius saobraćajnog dometa, posredstvom cestovne očičke arterije, produži sve do krajnje zapadne tačke otoka, sve do samog grada Hvara. Zato se i vidi u zadnje tri godine naglo povećanje broja putnika koji su tranzitirali kroz luku Sućuraj. Treba odmah naglasiti, da ovo povećanje prometa putnika (a i tereta) mora se rasporediti na ostala mjesta (i luke) otoka Hvara te je do samog grada Hvara dolazio tek jedan dio ovog uvećanog prometa. Promet putnika luke Sućuraj u posljednjih šest godina ovako se kretao:

Godina	Otputovali	Doputovali	Ukupno
1962.	4.421	4.040	8.461
1963.	7.122	7.122	14.244
1964.	16.971	15.713	32.684
1965.	12.930	13.467	26.397
1966.	24.578	27.339	51.917
1967.	27.769	31.197	58.966

Za podatke o prometu ove luke korišteni su Bilteni Saveznog zavoda za statistiku za odgovarajuće godine, osim za zadnju 1967. godinu koje je podatke izravno dostavila Lučka ispostava Sućuraj, br. 28/1 od 12. veljače 1968. godine.

Ako se pak analizira odnos između broja doputovalih i otputovalih putnika luke Sućuraj, tada se vidi da u zadnje doba prevladava broj onih koji su doputovali nad onim koji su otputovali. Postavlja se pitanje gdje ide taj suvišak doputovalih putnika kad se zna da ih niti samo mjesto Sućuraj pa čak niti otok, uzevši ga kao cjelinu, ne može apsorbirati. Znači odlazi se preko drugih hvarskih luka, koristeći one redovne i povremene brodske veze. Tada se na brodovima klasičnog tipa, često i improvizirano, krcaju osobama vozila dok za krcanje teretnjaka i autobusa tehnički je nemoguće na ovim brodovima krcati i smjestiti.

Donja tabela daje pregled odnosa između otputovalih i doputovalih putnika i to posebno za luku Sućuraj i posebno za luku Hvar. Ova razlika daje se u koloni pod brojevima 1 i 2. U koloni A (za Sućuraj) i B (za Hvar) daje se postotak viška otputovalih nad onima doputovalih.

Godina	Sućuraj		Hvar	
	1	A	2	B
1962.	+ 381	+ 7,26 ⁰ / ₀	∅	∅
1963.	∅	∅	- 685	-1,23 ⁰ / ₀
1964.	+1258	+ 7,41 ⁰ / ₀	-1115	-2,29 ⁰ / ₀
1965.	- 537	- 4,15 ⁰ / ₀	+2057	+2,62 ⁰ / ₀
1966.	-2761	-11,23 ⁰ / ₀	- 444	-0,55 ⁰ / ₀
1967.	-3428	-12,34 ⁰ / ₀		

Kako se vidi broj otputovalih putnika znatno je manji od broja doputovalih i to nakon ukidanja brodskih, a uvođenja trajektnih veza. Ovaj postotak stalno raste, a dosegaó je u ovoj zad-

njoj 1967. godini čak 12,34% u odnosu na broj otputovalih. Veoma sličnu sliku dobiva se kad se promatra i promet vozila preko luke Sućuraj. Ukupno je 1967. godine kroz ovu luku prošlo 16.561 vozilo i to 8.755 u dolasku, a 7.806 u odlasku. Znači i ovdje se pokazuje razlika od 949 vozila koji su stigli ali se nisu i vratili preko ove iste luke. U postotku u odnosu na broj otputovalih vozila dolazi se do 12,15%, veoma približni postotak kakav je registriran i kod putnika. Ako se ukupni putnički promet luke Hvar na isti način preispita tada se vidi da je broj između onih koji su stigli i onih koji su otišli dosta izjednačen jer su razlike veoma male: 1963. godine —1,23%, a 1966. godine tek — 0,55%. Razlog ovom smanjenom broju odlazaka preko Sućurja treba pripisati u prvom redu slabom stanju ceste. Za uspostavu novog sustava povezivanja potrebno je i osposobiti kopnenu otočnu saobraćajnicu, postaviti na morskom dijelu puta odgovarajući brod-trajekt te sagraditi odgovarajuća pristaništa.⁴⁾ Ako i jedan od ovih elemenata ne može udovoljavati tehnološkom procesu, tada će i izostati očekivana propusna moć te pravilno i ravnomjerno strujanje prometa u oba smjera, u dolasku kao i u odlasku.

IX

Analizirajući ovom metodom promet putnika i robe koji se obavljao preko jedne otočke luke vidi se disproporcija između raspoloživih kapaciteta i potražnje ovih pomorskoprometnih usluga. Postavlja se pitanje da li je ovo povećanje opterećenja kapaciteta posljedica racionalnijeg korištenja brodskog prostora ili ovo opterećenje nastaje uslijed pomanjkanja kapaciteta kad se postojeći raspoloživi kapaciteti opterećuju preko normalno dozvoljene i uobičajene norme. Skloniji smo, poznavajući stvarne prilike na terenu, da prije treba naći odgovor u pomanjkanju prostora nego u racionalnijem korištenju. U ovom slučaju ne bi trebalo uzeti onu normu koja je propisana i nadgledavana (ukoliko je to u praksi i moguće) od pomorskoupravnih organa, a koja je po pravilu izračunata uglavnom vodeći računa o stabilitetu broda odnosno o nautičkoj sigurnosti. Međutim norma opterećenja u putničkom prijevozu posebno kad sačinjava sastavni dio i služi pretežno u turističke svrhe, vodi računa i o kvaliteti prijevoza i to naročito o udobnosti i o mogućnosti pružanja ostalih dodatnih servisa tokom vožnje. Ova druga norma, kvalitet smještaja, dava više prostora putniku. A baš udobnost i ugodaj koji pruža pomorski prijevoz je jedan od bitnih činilaca u turističkoj privredi, posebno u našoj kad smo u mogućnosti da pružimo i vizuelne atrakcije koje pruža razučena i slikovita obala. Element udobnosti putovanja morem suprotstavlja se brzini putovanja koju može da davaju ostali saobraćajni sustavi, posebno cestovni i zračni.

Stepen rasta i putničkog i teretnog prometa preko hvarske luke bit će i nadalje u stalnom porastu. Priliv će se povećati usli-

jed gradnje novih hotelskih kapaciteta. Istina kretanje osoba u sam grad ne vrši se sada, posebno od 1965. godine, samo preko luke. Postoji još jedna nova saobraćajnica i to ona koja uzdužno teče preko otoka, duga 84 kilometra, i koja se spaja pomoću prijevoznice, morskim putem od oko 3 nautičke milje dugim, na jadransku longitudinalnu cestu. Ova će kopnena saobraćajnica jednim dijelom opteretiti pomorski prijevoz ali se ne može isključiti da će se i dalje koristiti ili sami dolazak ili sami odlazak preko luke. Ista će pojava biti i kad se sagradi i otvori promet u novo, istina manje, zračno pristanište. Stupanj korištenja spoja preko Sućurja ovisit će i o tehničkim elementima ne samo prijevoznice - broda već i otopne magistralne ceste koju je potrebno ne samo asfaltirati već i izvršiti znatne i neophodne korekture današnje trase. Bolje ili slabije osobine ovih elemenata mogu izravno utjecati na veću ili slabiju propusnu moć. Ovdje se radi uglavnom o motoriziranim turistima, koji će svojim vozilima preplaviti cijeli otok. Ali preko ove dvije nove saobraćajnice, kopnene i zračne, neće se vršiti priliv turista samo i isključivo za grad Hvar. Tu su nova turistička središta kao na primjer Jelsa, Vrboska, Stari Grad, svako sa odgovarajućim novim smještajnim kapacitetima. Samo će jedan dio dolaziti do samog Hvara. Prema tome pomorski saobraćajni put za sam Hvar i dalje ostaje najvažnija saobraćajnica koju treba i dalje unapređivati i o njenom stanju i razvoju pokloniti najveću pažnju. Ona je turistički i atraktivnija, a k tome ona ograničava i nekontrolirani prodor automobilizma na sam otok. Jer prodor ovog masovnog saobraćajnog sredstva (možda izgleda kao paradoks ili kao neka petrificirana razmatranja) umanjuje atraktivnost, posebno onu ambijentalnu, oblikovanu u prvom redu samom prirodom, a koja predstavlja značajnu, ako ne i odlučujuću komponentu na turističkom tržištu potražnje. Uostalom veoma negativne rezultate i iskustva manifestiralo se u stranom svijetu. Radi jednostranog tehnokratskog sagledavanja ovog pitanja, istina pomalo ali ipak veoma sigurnim koracima osvaja i naše jadransko područje. Naravno da automobilizam ne treba odbaciti već ga samo limitirati u razumnim granicama e da bi se održala neka snošljiva i logična ravnoteža među ova dva heterogena pravca usmjerenja. Pita se da li skupo plaćeno iskustvo drugih, kad se više čak i ne može popraviti, ne bi ipak bila i korisna opomena za nas.

U svestranom sagledavanju toka i uloge pomorskog prijevoznog puta važni su ne samo kvantitativni već i kvalitativni stepen usluga. Iz donesenih podataka dolazi u pitanje i jedno i drugo. U daljnjem programiranju morat će se voditi računa i o opstanku ove pomorske saobraćajnice, koja je danas ugrožena i to ne samo gledano s aspekta turističke već i ostale privrede, a posebno uloge saobraćaja kao agensa raznovrsnih društvenih potreba i zahtjeva. Jer treba voditi računa da je stopa porasta broja prevezenih putnika iznosila 1965. godine 3,4%, 1966. godine 6,5% da u ovoj po-

sljedbnoj stopa već iznosi 11,8%. S druge strane stopa smanjenja korisnog brodsčkog prostora samo u ovoj zadnjoj godini iznosi skoro 10% (tačnije 9,7%).

Ali uporedo s kretanjem osoba treba promatrati i kretanje tereta. Vidilo se da u ovom poslijeratnom razdoblju uvoz je mnogo veći od izvoza. Struktura dobara koja se proizvode na samom otoku tek jednim dijelom može da pokrije one svakodnevne potrebe koje nameće uvećani porast potrošača. Znači da uporedo s povećanjem broja putnika potrebno je povećati razmjerno i dotur dobara, koji obzirom na svoju specifičnost (naročito prehrambenu) treba da bude ne samo siguran već i stalan, čak i svakodnevnan. Kao primjer odnosa između broja putnika i količine tereta iznosi se slijedeće: na svakog doputovalog putnika istovremeno je iskricano ove količine, u tonama, robe — 1964. godine 0,112, 1965. godine 0,119, 1966. godine 0,138, a 1967. godine 0,154 tona robe. Vidi se da se količina tereta po putniku stalno povećava. Ako pak iste podatke sada pogledamo obrnutim redosljedom dobiva se ova slika: na jednu tonu iskrčanog tereta dolazi istovremeno iskrčanih putnika u 1964. godini 8,9, u 1965. godini 8,39, u 1966. godini 7,24, a u 1967. godini 6,3 putnika. Vidi se obratno jer po jednoj toni tereta sve je manji broj putnika.

Split u ovom slučaju ima i imat će jednu od vodećih uloga kao središte iz kojeg se alimentira ovaj otok, a što se vidi, primjera radi, i po tome što u samom gradu Hvaru postoje brojne prodavaone splitskih trgovinskih poduzeća. Tako se navodi i jedan podatak, da je promet samo splitskog poduzeća »Dalma« iznosio na ovom otoku tokom 1967. godine preko milijardu starih dinara (»Slobodna Dalmacija«, Split, broj 7133 od 6. veljače 1968). Prema tome potencijal Splita, ako ništa drugo, a ono barem u tercijarnim djelatnostima, treba uzimati u svim kalkulacijama, današnjim i budućim kada se analizira i planira razvoj ovog otoka kao što se radi u »Projektu razvoja Južnog Jadrana«.⁵) Split je funkcionalno i neposredno povezan ne samo s gradom već se može reći i s cijelim otokom Hvarom kao što je i dobrim dijelom, posebno s onim zapadnim, otoka Korčule. Pitanje se samo postavlja da li će ova roba (a i putnici) ići iz Splita kopnenim smjerom do Drvenika pa preko mora do Sućurja i dalje uzduž cijelog otoka do samog grada Hvara ili će se izabrati kraći morski put. U prvom slučaju dužina puta iznosi preko 170 km, ne računajući i vrijeme čekanja na red ukrcaja na prijevoznicu. U drugom slučaju dužina iznosi oko 43 km odnosno 23 nautičke milje s vremenom trajanja putovanja koje po pravilu ne prelazi dva sata, računajući i vrijeme ukrcaja i iskrcaja. Obzirom na kraći put, nepotrebno čekanje na vezu kao i na jeftiniji prijevoz koji istovremeno omogućuje prijevoz u većim partijama, nesumnjivo da će ovaj pomorski pravac imati i u budućnosti odlučujući značaj.

Svi ovi šturi brojevi podaci koji nam egzaktno pokazuju stanje i tendenciju rasta odnosno opadanja, lišeni svakog subjektiv-

nog zaključivanja, upućuju nas da se o prometnim vezama vodi više pažnje. Jer o stanju, o razvoju prijevoznih kapaciteta ovisi i razvoj turističke privrede, koja sada obzirom na povoljnu trenutnu konjunkturu i na uložena velika finansijska sredstva — više nego u ujednoj ostaloj djelatnosti treba ne samo da amortizira ta uložena sredstva već i da suviškom dobiti dobrim dijelom pomogne opće ekonomske otočne prilike, posebno u zapošljavanju domaće radne snage, kao i sve one ostale društvene potrebe, naročito one zdravstvene, prosvjetne i kulturne koje su bile u prošlosti kao i u današnjici značajne, razvijene i utjecajne i to na jednom stupnju koji je znatno prelazio ne samo uske otočne već najvećim dijelom i same regionalne okvire.

B I L J E Š K E

¹) O hvarskoj luci objavljeno je dosta priloga kao na primjer: akademik Grga Novak »Hvar kroz stoljeća«, 1966; dr Niko Duboković Nadalini »Nautička svojstva luke grada Hvara«, Hvar, 1962; dr Oliver Fio »O pomorstvu otoka Hvara« časopis »Pomorstvo«, br. 7—8, 1964; dr Ivo Rubić »Naši otoci na Jadranu«, Split, 1952; dr Oliver Fio »Pomorci otoka Hvara 1871—1964«, Split, 1964.

²) Dr Oliver Fio »Parobrodarstvo Dalmacije 1878—1918«, Zadar, 1963.

³) Statistički podaci za 1964. godinu i dalje dobijeni su izravnim putem od lučke ispostave Hvar pod br. 16/1 od 13. siječnja 1968. godine. Koristim prigodu da se zahvalim šefu Ispostave Mariji Kovačević na spremnoj suradnji. Napominjem da podaci, na primjer za 1966. godinu, koji su objavljeni po Saveznom zavodu za statistiku, Statistički bilten 495 od studenog 1967. godine (Beograd, str. 59) ne slažu se potpuno s ovim podacima. Razlika nije velika. Uzimaju se podaci Lučke ispostave, smatrajući ih tačnijim.

⁴) U rebalansu Općine Hvar za 1967. godinu predviđena je jedna stavka, u glavi gdje se predviđaju intervencije u privredi, u iznosu od 20.000,— N. dinara kao učešće Mjesnoj zajednici Sućuraj za uređenje trajektnog pristaništa. Istovremeno dava se Ugostiteljskom poduzeću »Hvar«, u ime sufinsriranja, iznos od 6.000,— N. dinara za održavanje pruge Zavalca — Sv. Nedjelja — Hvar («Službeni glasnik Općine Split«, br. 1 od 18. siječnja 1968. godine, str. 7).

⁵) Split je bio izostavljen u »Projektu razvoja Južnog Jadrana«. Tek u posljednjem trenutku, prema novinskim vijestima, najavljena je mogućnost da se ova anomalija ispravi i splitsko područje uključi u izradu prostornog plana i to nakon što je postignuta načelna suglasnost između predstavnika Fonda Ujedinjenih naroda i Urbanističkog zavoda za Dalmaciju u Splitu («Vjesnik«, Zagreb, broj 7549 od 24. veljače 1968, str. 1).