

## PRILOG RAZMATRANJU NAŠEGA OBALNOG POMORSKOG TERETNOG PROMETA

UDK656.614(262.3)

Prethodno priopćenje

### Sažetak

Usporede li se kapacitet prijevoza roba brodovima obalne plovidbe i ostvareni unutrašnji teretni promet na Jadranu, uočava se skladan odnos od početka 70-ih godina. Promet tereta iznosio je nešto više 2.000.000 tona. U skoroj budućnosti ne očekuje se njegov značajniji porast. Manjih promjena u tom smislu može biti u okviru razvoja integralnoga pomorsko-cestovnog sustava na Jadranu. U njemu će trajekti obavljati ulogu mostova između pojedinih otoka u dužobalnom i poprečnom prometu. U prvom redu to će se odnositi na prijevoz putnika i motornih vozila, ali i drugih roba. Istodobno, u doglednoj budućnosti, treba očekivati daljnju specijalizaciju naših brodara i njihovih plovila, prema vrstama roba i područja prevoženja. Takvim promjenama pogodovat će novi društveni odnosi i način privređivanja.

\* \* \*

Prijevoz putnika i stvari, uz ribolov, osnovna je pomorska djelatnost na moru, od najstarijih vremena. Njome se osiguravaju uvjeti za život i rad stanovništva i funkcioniranje svih privrednih i društvenih djelatnosti u obalnom moru. Prirodno, to osobito vrijedi za otoke i prometno izolirane dijelove kopna.

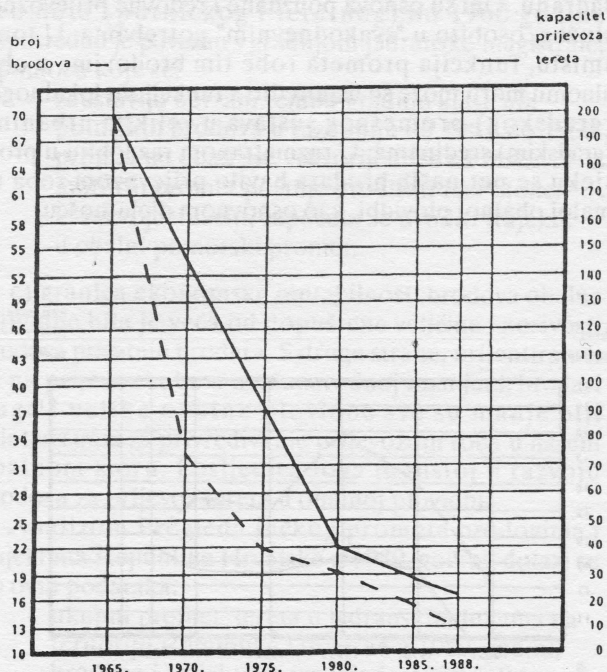
Broj, vrsta i količina brodova za prijevoz tereta u obalnoj plovidbi usklađivani su uvijek s potrebama (prijevoznom potražnjom), ali i s materijalnim, znanstvenotehničkim i drugim uvjetima. Bez dublje analize uzroka u ovom se radu daje pregled odnosa kapaciteta prijevoza roba brodovima obalne plovidbe i ostvarenoga pomorskog teretnog prometa na Jadranu u posljednja dva i po desetljeća.<sup>1</sup> Njime se želi istaknuti i podržati sve izraženija pomorska orijentacija u Republici Hrvatskoj.

U razmatranom razdoblju, prijevoz roba u našem obalnom moru obavljali su brodovi obalne plovidbe: putnički, teretni, ribarski, zatim trajekti, pa i čamci. Iako je svako razvrstavanje, zavisno od cilja i kriterija, uvjetno, načelno plovila linijske plovidbe prevoze putnike, motorna vozila (terete) i terete, a plovila slobodne plovidbe specijalizirane ili opće terete. Na veličinu kapaciteta obalnoga pomorskog teretnog prometa, u

razmatranom razdoblju, bitno je utjecao razvoj prometnica na obali i otocima. Nepostojanje željezničke pruge i nerazvijen cestovni promet uzduž obale do 1965. godine uvjetovali su visoku prometnu potražnju u obalnom, zonskom i lokalnom pomorskom prometu. Razvoj prometnica na obali pomorski je promet postajao sve nekonkurentniji, pa mu je opseg smanjen. To se najbolje očitovao u broju prevezenih putnika i količini tereta.

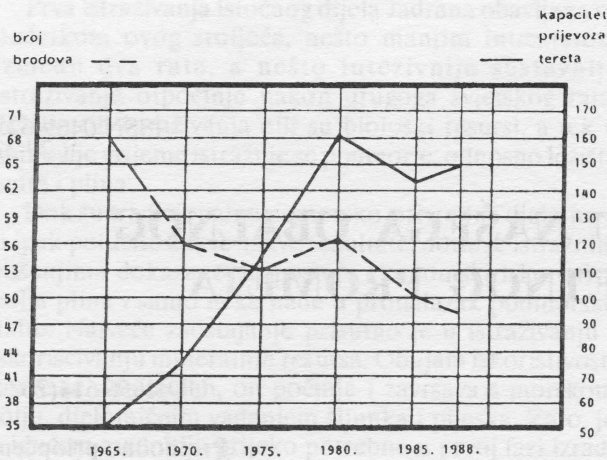
Teretni brodovi, načelno do 3.000 brt, kao brodovi slobodne obalne plovidbe, najveći su razvoznici obalnog tereta. Oni su u razmatranom razdoblju bili u vlasništvu brodarka duge, velike (mediteranske) i male obalne plovidbe.

Naši brodari duge plovidbe osim toga što prevoze robu u međunarodnoj (prekomorskoj) plovidbi imaju stanoviti broj brodova pogodnih za prijevoz roba u obalnom prometu. Na početku razmatranog razdoblja to je vrijedilo za sve naše brodarke(69), a na kraju samo četiri



Slika 1. Brodovi obalne plovidbe u vlasništvu brodarka duge plovidbe

\* mr. Boris Čupin  
Aljinovićeve 7a,  
Split

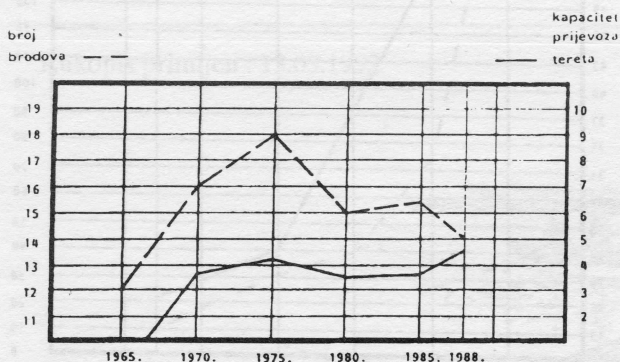


Slika 2. Brodovi obalne plovidbe u vlasništvu brodara velike (mediteranske) obalne plovidbe

brodara (13 brodova, odnosno 18,8%). Smanjen broj brodova obalne plovidbe u vlasništvu brodara duge plovidbe posljedica je njihove orijentacije na prijevoz roba u međunarodnoj razmjeni (sl.1).

Naša četiri brodara velike (mediteranske) obalne plovidbe na početku razmatranog razdoblja imala su 71 brod, a na njegovu kraju svega 42, odnosno 59,1%. Smanjen broj brodova do 3.000 brt, uz povećanje njihove nosivosti u vlasništvu tih brodara, rezultat je racionalizacije njihova poslovanja, ali i sve izraženije težnje da se oni uključe u međunarodni prijevoz roba (sl.2).

Usprkos malom udjelu promatrano kroz količinu prevezene robe, brodovi male obalne plovidbe, obalne linijske plovidbe i privatnih brodara imaju važnu funkciju u zadovoljavanju potražnje prijevoza tereta na Jadranu. Oni su osnova pouzdane i redovne prijevozne službe, osobito u "svakodnevnim" potrebama. U tom smislu, funkcija prometa robe tim brodovima u obalnom moru može se usporediti s funkcijom lokalnoga (gradskog) prometnog sustava u velikim urbanim (gradskim) sredinama. U razmatranom razdoblju u prosjeku se pet naših brodara bavilo prijevozom roba u maloj obalnoj plovidbi, kao osnovnom djelatnošću.



Slika 3. Brodovi obalne plovidbe brodara male obalne plovidbe

## PREGLED BRODOVA PRIVATNIH BRODARA

Tablica 1.

Brt	Godina					
	1965.	1970.	1975.	1980.	1985.	1988.
do 30	258	254	242	194	190	193
30-50	25	45	71	90	97	104
50-100	5	10	18	27	31	27
100-200	-	-	5	7	8	12
Ukupno	288	309	336	318	326	336

## PREGLED PREVEZENE NAFTE I NAFTNIH DERIVATA (U TONAMA) OBALNOMU POMORSKOM PROMETU NA RELACIJI BAKAR-BAR I BAKAR-PULA

Tablica 2.

Luka	Godina		
	1965.	1979.	1988.
Omišalj	-	-	27.738
Pula	12.786	17.278	20.286
Zadar	59.808	80.822	44.810
Šibenik	-	-	837
Solin	101.797	137.564	175.650
K.Šućurac	-	-	846
Ploče-Rogotin	36.768	49.688	50.779
Cavtat	41.236	55.726	25.956
Lipici	15.206	20.549	67.649
Tivat	5.929	8.012	6.649
Bar	17.180	23.216	103.552
Ukupno:	290.709	392.855	524.752

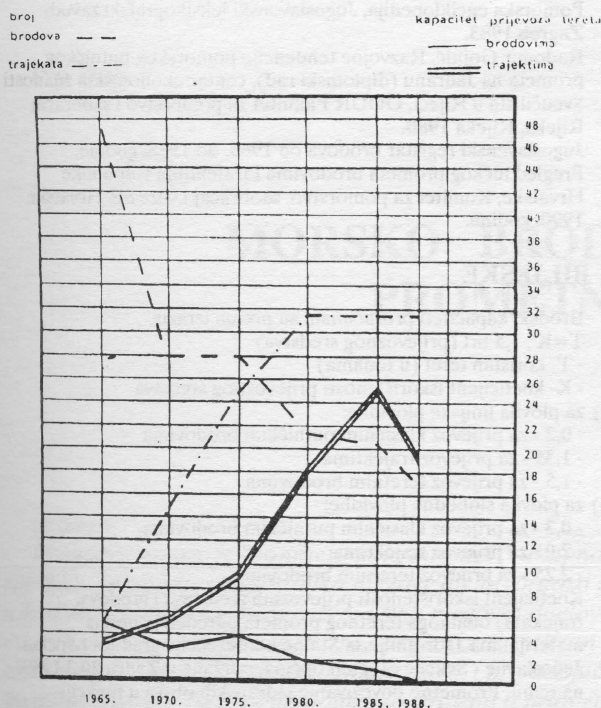
Broj njihovih brodova, ali i kapacitet prijevoza tereta, od 1970. godine bitno se nije mijenjao (sl.3).

Jadranskoj linijskoj plovidbi (Jadroliniji) iz Rijeke od samog osnutka (20.1.1947.) dodijeljena je uloga osnovnog nosioca obalnoga linijskog prometa na Jadranu. Osim nje prijevozom putnika i roba, u razmatranom razdoblju, bavio se u lokalnom prometu manji broj brodara. Najveće promjene kapaciteta za prijevoz tereta u obalnoj linijskoj plovidbi bile su u Jadroliniji.<sup>3</sup> U razmatranom razdoblju broj brodova smanjen je tu sa 48 na 16, odnosno 33%, a povećan je broj trajekata s 5 na 33, odnosno 660%.<sup>4</sup> Na taj način, unatoč smanjenju ukupnog broja plovila i zadržavanja tonaže, promjenom strukture plovila kapacitet za prijevoz tereta brodovima Jadrolinije povećan je 325,7% (sl.4).

Ukidanjem putničko-teretnih linija Jadrolinije 1965. u obalnomu linijskom prometu nestale su "pruge" teretnih brodova. Izuzetak je u tom smislu razvoj nafte i naftnih derivata na relaciji Bakar - Bar i Bakar - Pula. Prijevoz tih tereta obavljaju brodovi Jugoslavenske tankerske plovidbe (JUGOTANKERA) iz Zadra. Povećanu prijevoznu potražnju, u razmatranom razdoblju, Jugotanker je zadovoljavao sve manjim brojem brodova, ali veće nosivosti (tabl.2 i sl.5).

Iz zbirnog pregleda podataka (tabl.3) vidljiv je pad broja klasičnih brodova, teretnih brodova i tankera obalne plovidbe, pa i njihovih kapaciteta za prijevoz stvari u obalnoj plovidbi. Povećan je samo broj i kapacitet trajekata i brodova privatnih brodara ( tabl. 1).





Slika 4. Brodovi obalne plovidbe Jadrolinije

ZBIRNI PREGLED TERETNIH BRODOVA NAŠE  
OBALNE PLOVIDBE

Tablica 3.

Plovila brodara	Broj plovila/kapacitet					
	1965.	1970.	1975.	1980.	1985.	1988.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Duga plovidba	69	32	20	19	15	13
Velika obalna plovidba	196.374	140.261	85.792	35.254	25.871	20.943
Mala obalna plovidba	71	55	52	57	45	42
Jadrolinija-brodovi	46.719	75.512	114.341	164.005	142.729	146.369
trajektima	12	16	18	15	16	13
trajektima	985	3.067	4.226	3.334	3.462	4.328
trajektima	48	28	28	21	20	16
trajektima	5.248	3.309	3.844	2.152	1.730	1.188
trajektima	5	14	25	31	31	31
trajektima	3.643	4.328	9.645	18.502	24.813	17.570
Ukupno	53	42	53	52	51	47
Ukupno	8.891	7.637	13.489	20.654	26.543	18.758
Privatni brodovi	288	309	336	318	326	336
Privatni brodovi	14.704	17.168	22.005	23.749	25.211	26.651
Jugotanker (tankeri)	22	22	17	17	13	12
Jugotanker (tankeri)	42.944	73.166	57.184	57.904	42.048	41.225
Ukupno	527	492	514	493	482	476
Ukupno	312.833	323.712	306.546	312.402	273.654	268.012

Usporede li se kapaciteti za prijevoz tereta brodovima obalne plovidbe i unutrašnjeg pomorskog prijevoza roba na Jadranu<sup>5</sup> uočava se u razmatranom razdoblju skladen razvoj od 70-ih godina.

U radu dr. Josipa Kirinčića Morske luke (Pomorski zbornik, Rijeka 1985, tabl.16, str.132) za razvoz su dani ovi podaci:

Godina	Promet u 000 t	% u ukupnom prometu luka
1950.	3.128	50,2
1975.	2.802	29,7
1985.	4.912	24,2
1980.	5.622	17,7
1984.	4.647	13,9

Prema podacima u Pregledu prometa brodovima i trajektima Republike Hrvatske (Komitet za pomorstvo i veze), unutrašnji promet Republike Hrvatske na Jadranu iznosio je u 1988. godini 4.795.

Za razliku od podataka u Statističkom godišnjaku Jugoslavije tu je računavan utovar i istovar. Na taj je način količina tereta podvostručena.

Bez pretenzije da se daje cjelovit odgovor na uzrok odstupanja do 70-ih godina, ono je, u svakom slučaju, uzrokovano većim brojem činitelja.

a) Druga faza u decentralizaciji upravljanja trgovačkom flotom dovela je do osnivanja brojnih brodarskih organizacija (poduzeća). U okviru tog procesa, na prijelazu 1961/62. godine, u našoj zemlji bilo je 25 brodara, uz dva u osnivanju. Od njih se 18 bavilo prometom roba i usluga u međunarodnoj plovidbi.

Negativne posljedice takva razvoja brodarstva ubrzo su se manifestirale kroz nelojalnu konkurenciju, nestabilno poslovanje, veliku fluktuaciju kadrova i slično. Zbog toga je među našim brodarima normalno došlo do integracijskih procesa i racionalizacije poslovanja.

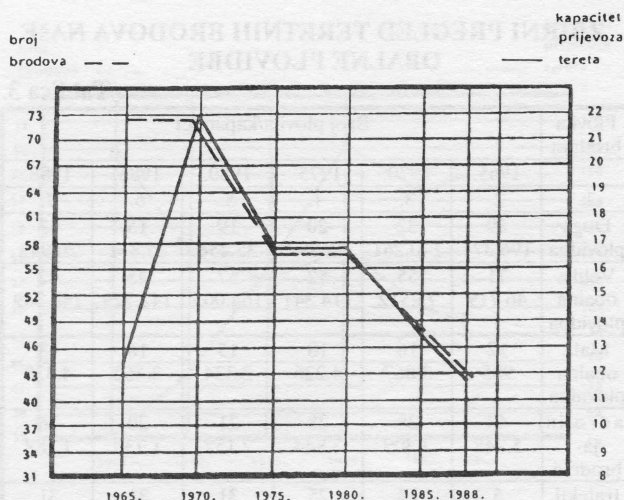
b) Razvoj strukture i intenziteta obalnog pomorskog prometa (putničkog i teretnog) od 1960 godine neposredno je povezan s gradnjom jadranske magistrale, s pomoću koje se:

- zaustavlja ubrzani tempo gradnje klasičnih putničkih brodova u razdoblju od 1953. do 1960;
  - promet na obali sve više orijentira na cestovni, a motorni promet počinje prodirati i na otoke.
- U takvoj situaciji, započelo se uvoditi trajekte u obalni pomorski promet.

c) granica ekonomske rentabilnosti brodova obalne plovidbe bila je veća od dopuštene veličine i nosivosti brodova privatnih brodara. S druge strane, orijentirajući se na prijevoz roba u međunarodnoj razmjeni, brodari duge i velike obalne plovidbe sve su manje bili zainteresirani za privređivanje prijevozom roba u našem obalnom moru. Posljedica toga je zastoj u razvoju brodova za prijevoz tereta u obalnoj plovidbi.

Analizom Pregleda lučkog prometa brodovima i trajektima Republike Hrvatske u 1989. godini, dolazi se do ovih podataka:

- ukupni promet tereta u jadranskim lukama na teritoriju Republike Hrvatske u 1989. godini, brodovima i trajektima iznosio je 2.238.369 tona<sup>6</sup>;
- trajektima je prevezeno 282.206 tona tereta, ili 12,6% ukupnog prometa; od toga, prijevoz teretnim vozilima iznosio je 94.521 tonu, ili 50,4%;



Slika 5. Brodovi obalne plovidbe Jugotankera za prijevoz nafte i naftnih derivata

- promet tereta u otočnim lukama bio je svega 18,9% ukupnoga teretnog prometa obalne plovidbe;
- "višak" tereta, odnosno veći utovar od istovara zabilježen je u lukama zapadne obale Istre, riječkog bazena i sjevernodalmatinskoga prometno-ekonomskog područja (Zadar - Šibenik), a "manjak", dakle veći istovar od utovara, u otočnim lukama i lukama na kopnu ostalog dijela Dalmacije.

Na osnovi izloženoga može se zaključiti da je opseg (količina) unutrašnjega pomorskoga teretnog prometa na Jadranu od početka 70-ih godina nešto veći od 2.000.000 tona godišnje. Do bitnijih promjena u količini i strukturi tereta u prometu, vjerojatno neće doći. Manje promjene mogu se očekivati u okviru razvoja integralnoga pomorsko-cestovnog prometa. U takvu sustavu trajektima će pripasti uloga mostova između pojedinih dužobalnih otoka. S druge strane, u pojedinim prometno-ekonomskim područjima na našoj obali razvojem tog sustava priobalni će otoci preuzeti svoju ulogu u distribuciji, u prvom redu, putnika, ali i stvari na udaljenije otoke, tj. one u unutrašnjim vodama, i na vanjske otoke. Normalno, razvoj tog sustava utjecat će na daljnju specijalizaciju brodara i njihovih plovila u prometu stvari u unutrašnjemu pomorskom teretnom prometu na Jadranu. Bitne i brze promjene na brodovima obalne plovidbe namjenjenima za prijevoz tereta, mogu se očekivati i u novim društvenim odnosima i načinu privređivanja. U takvim uvjetima, uz zadržavanje sadašnje pomorske (jadranske) orijentacije, vjerojatno će one biti inicirane od privatnih brodara.

## LITERATURA

1. Položaj i uloga brodara u rješavanju prometne povezanosti jadranskih otoka, Jadrolinija Rijeka, Druga konferencija sekcije otočnih općina, na temu: Prometno povezivanje jadranskih otoka u funkciji njihova razvoja, Zadar, 30.3.1989.
2. Ivan Barčot i dr.: Pomorski putnički saobraćaj na jadranskom području i njegove perspektive, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb 1983.

3. Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1983.
4. Radimir Gojnić, Razvojne tendencije pomorskog putničkog prometa na Jadranu (diplomski rad), centar ekonomskih znanosti Sveučilišta u Rijeci, OOUR Fakultet za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, Rijeka 1980.
5. Jugoslavenski registar brodova od 1965. do 1988. godine.
6. Pregled lučkog prometa brodovima i trajektima Republike Hrvatske, Komitet za pomorstvo, saobraćaj i veze SR Hrvatske 1990. godina.

## BILJEŠKE

1. Brodski kapaciteti proračunani su prema izrazu:  
 $T = K \cdot 1,5 \text{ brt}$  (prijevoznog sredstva)  
 - T- koristan teret (u tonama)  
 - K- koeficijent iskorištenosti prijevoznog sredstva  
 a) za plovila linijske plovidbe:  
 - 0,2 - za prijevoz klasičnim putničkim brodovima  
 - 1,35 - za prijevoz trajektima  
 - 1,5 - za prijevoz teretnim brodovima  
 b) za plovila slobodne plovidbe:  
 - 0,3 - za prijevoz klasičnim putničkim brodovima  
 - 2,0 - za prijevoz trajektima  
 - 2,25 - za prijevoz teretnim brodovima  
 Koeficijent iskorištenosti prijevoznih sredstava (brodova, trajekata) obalnoga teretnog prometa određen je prema materijalima Jadrolinije sa Stalne konferencije gradova i općina Jugoslavije - Sekcije otočnih općina, održane u Zadru 30.3.1989. na temu: Prometno povezivanje jadranskih otoka u funkciji njihova razvoja.
2. Prema članu 27. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, prijevoz putnika i roba između jugoslavenskih luka i drugih dijelova obalnog mora Jugoslavije, mogu obavljati samo jugoslavenski brodovi. Izuzetak od navedenog stava, kad je to od općeg interesa za jugoslavensku privredu, moguć je prema članu 28. istog Zakona
3. U razdoblju od 1960 do 1967. iz obalnog prometa povučeno je 39 brodova, s ukupno 11.783 brt. To je dovelo do masovnog ukidanja priobalnih i dužobalnih pruga. Na njima je 1960. bilo uposleno 7 brodova, s 3.963 brt (1.545 putničkih mjesta i 2.230 tona nosivosti).
4. Smanjen je broj brodova do 200 brt s 18 na 4 (16%) i brodova od 500 do 1.000 brt s 8 na 2 (25%). Istodobno, povećan je broj brodova od 200 do 300 brt s 4 na 10 (250%) i od 300 do 500 brt sa 16 na 26 (162,5%).
5. Zavisno od izvora susreću se različiti podaci o količini i strukturi unutrašnjeg tereta u prometu na Jadranu. Prema Statističkom godišnjaku Jugoslavije iznio je od (u 000 t): 1965. 1.440, 1975. 2.083, 1985. 2.386, 1988. 2.140.
6. Ukupna količina tereta proračunana je kao aritmetička sredina utovara i istovara tereta brodovima i trajektima i teretnih vozila na trajektima. Proračun je raden pod pretpostavkom da je svako teretno vozilo prenosilo u prosjeku pet tona tereta.

## A PAPER ADDING TO THE STUDY OF OUR COASTAL CARGO TRADE

### Summary

Comparing the capacity of coastal trade with the effective inland transport on the Adriatic, it is obvious that their proportional relations have been kept on since the early 1970 s. Cargo trade was approximately over 2.000.000 tonnes. A notable growth of its quantity is not expected in the near future. Considering this fact, minor changes may be expected within the development of integral road and sea system on the Adriatic. In this system ferries will perform a task of bridges between particular islands in the longitudinal and transversal trade. First of all it will involve the service for passengers and vehicles as well as other cargo. At the same time, further specialization of our shipping companies and their vessels, which are in accordance with types of cargo and trade routes, is to be expected in the near future. These changes will be supported by new economical and social conditions.

Rukopis primljen: 21.08.1991.