

LUKA GRUŽ (DUBROVNIK)

Od koksa i boksita do banana i turista

UDK 627.212:/656.614 + 656.2/(262.37)"GRUŽ"

Stručni rad

Sažetak

Gruska luka imala je važnu ulogu u općem jugoslavenskom pomorskom prometu (20%) dok je imala povoljne veze sa zaleđem. Gubitkom tih veza, ukidanjem željezničke pruge, robni je promet opao na danas 0,5% u općem jugoslavenskom globalu. Tome je pridonijela i izgradnja i razvitak novih luka u susjedstvu, Ploča i Bara, koje su preuzele robni promet iz istog zaleđa.

Od luke za rudacu danas je Gruž luka za voće i putnike; ona je naša najveća luka u putničkom prometu na redovnim i kružnim putovanjima, te u prometu trajektima i jahtama.

THE PORT OF GRUŽ**Summary**

The port of Gruž had an important share (20%) in the Yugoslav sea traffic when it was adequately linked with its hinterland. The closure of the rail link resulted in a drop to 0,5% in today's Yugoslav total sea traffic. The development of its neighbouring port, Ploče and Bar which took over the transport of commodities from the same hinterland also contributed to its decline.

Once an ore handling port, the port of Gruž now handles fruit cargoes and passenger services. It is our busiest port in handling passenger liners, cruising vessels, ferryboats and yachts.

Današnji stupanj razvoja moderne privrede ne može se zamisliti bez dobro organiziranog prometa. Promet je nužno prisutan u pripremi, dopremi sirovina i sredstava za proizvodnju, ali i u otpremi i prijemu gotovih proizvoda od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje. Promet je veći i raznovrsniji u industrijski razvijenim područjima, a u slabo i nedovoljno razvijenima postaje "usko grlo".

Svaka luka prati privredni razvoj zemlje i svijeta, prilagodavajući se suvremenim proizvodnim odnosima u širem gravitacijskom prostoru. Procesi koji se odvijaju u regionalnom razvoju zemlje i različitost prometnog sistema u cjelini odražavaju se općenito na ulozi luke, pa ona u određenom razdoblju ima ili značajnu ulogu za regiju ili zemlju u cijelosti ili postaje neznačajna i periferna.

Gravitacijski prostor, njegovo bogatstvo i prometne veze s tzv. zaleđem osnova su razvitka svake luke, pa tako i njezinih mogućnosti da participira u cjelokupnoj nacionalnoj i međunarodnoj prometnoj mreži.

Tako i položaj Gruške luke u 20. stoljeću pokazuje velike promjene zbog izmjene prometnih veza i razvitka privrede u njezinu zaleđu.

U razdoblju do 1918. godine prometni je odnos (ceste i željeznica) zaleđa i ove luke bio veoma slab. Istočna obala Jadrana ima veliko zaleđe u austrougarskoj državi, ali samo luke Trst, Rijeka i Dubrovnik vezane su s njim željezničkom prugom, i to Trst preko Ljubljane, Rijeka preko Zagreba, a Dubrovnik preko Sarajeva i Save.

Između dva rata gravitacijsko se područje tih luka širi na istok. Izgrađuju se željezničke pruge Ogulin - Gospić - Knin - Split (lička pruga), a kasnije za Šibenik i Užice - Višegrad - Sarajevo (uskotračna pruga).

U razdoblju nakon 1945. godine otvaraju se nove prometnice (pruge i ceste) prema lukama na Jadranu i odnos obala - zaleđe se poboljšava i uglavnom poprira današnje stanje.

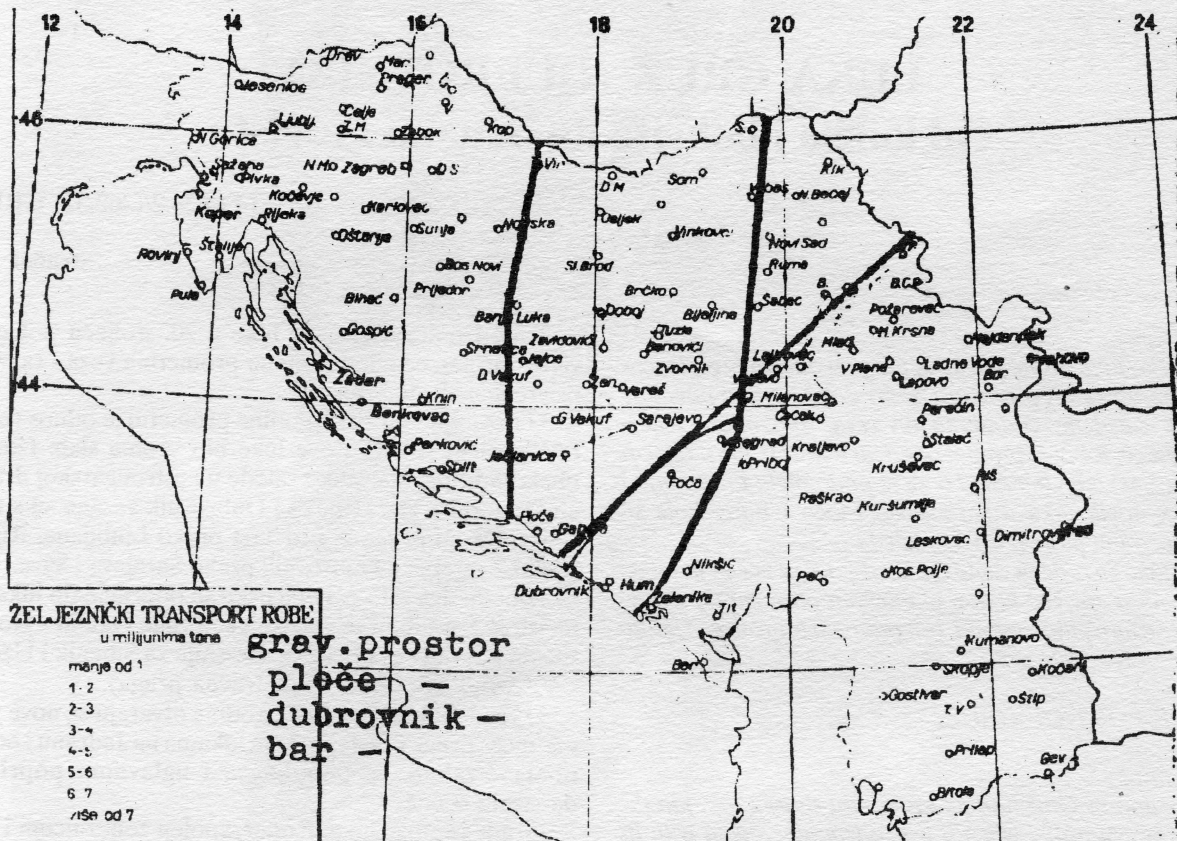
Grade se nove luke: Koper, spojen željeznicom i cestom s Ljubljanom, pa luka Ploče, sa željeznicom i cestom za Sarajevo i luka Bar, sa željeznicom za Titograd - Titovo Užice - Beograd, a izgrađena je pruga za Zadar od Knina.

Godine 1976. prekida se promet uskotračnim željezničkim prugama: Bosanski Brod - Sarajevo, Titovo Užice - Višegrad - Sarajevo, Sarajevo - Mostar - Gabela - Dubrovnik i Nikšić - Bileća - Trebinje - Dubrovnik.

Međutim izgradnjom luka Ploča i Bar sužava se gravitacijski prostor Gruške luke i, bez željezničke veze sa zaleđem, on je sveden na uski cestovni prostor starog nekad karavanskog "dubrovačkog puta" Dubrovnik - Trebinje - Bileća - Gacko - Tjentište - Višegrad, i dalje na istok preko Titova Užica. Taj prostor se i inače smatra nerazvijenim, i u njemu prevladava poljoprivreda sa stočarstvom i šumarstvom te slabo razvijenim pojedinačnim industrijskim poduzećima, oslonjen samo na cestovni promet. Tako se na osnovi podataka o veličini i strukturi proizvodnje, razmjeni i raspoloživim kapacitetima prometa roba i predviđanja o njihovu rastu, došlo do podataka da osim drvene građe i drvnih preradevina zapravo i nema drugih roba za razmjenu preko luke Gruž.

Svako razdoblje privrednog razvoja Dubrovnika obilježeno je stanjem prometnih veza s njegovim zaleđem i stanjem infrastrukture te njezinom utjecaju na razvoj Gruške luke. Pojedina razdoblja imala su obilježja "razvijene" infrastrukture i odražavala su se povoljno, ali je taj trend prekinut i prilike su sve lošije, pogotovu od izgradnje susjednih luka i ukidanja željezničke veze s lukom Gruž. Jer, upravo je ta prometnica omogućivala da se na suvremeni način nastavi tradicijska stoljetna veza Dubrovnika sa zaleđem.

* Prof. Rudi Jelić
Pomorski fakultet Dubrovnik
Dubrovnik



Slika 1. Željeznički promet roba i gravitacijski prostor luke Ploče, Dubrovnik, Bar.

Upravo njezinom izgradnjom početkom 20. stoljeća (1903.) bila je stvorena perspektiva za brži razvoj Dubrovnika i njegove luke. Ipak, značajniji je utjecaj izostao zbog položaja Dubrovnika na krajnjem dijelu svog zaleđa.

Nakon 1918. godine, stvaranjem jugoslavenske države, širi se gravitacijski prostor ove luke preko Bosne na Srbiju, i otada željeznica i luka postaju značajni činioci privrednog razvoja Grada. U prometu kroz Luku predvladavaju robe dovezene ili odvezene željeznicom, a u putničkom prometu izrazitiji je pomorski prijevoz. Cestovni promet je slab. Taj pozitivni utjecaj traje sve do prestanka rada željezničkog prometa na prugama Gabela - Dubrovnik i Nikšić - Bileća - Trebinje - Dubrovnik.

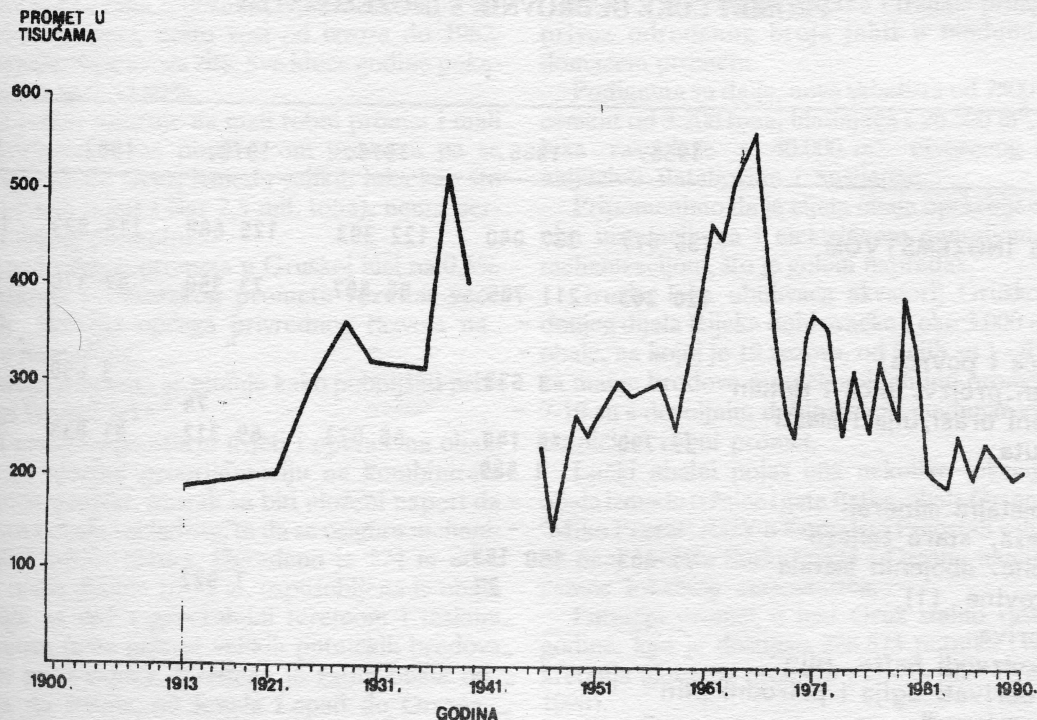
Uloga željezničkog robnog prometa u ukupnom prometu Gruške luke iznosi u razdoblju 1953 - 1960. godine od 250.000 do 300.000 tona, između 1965 - 1976. godine od 380.000 do 502.000 tona, i 1965 - 1976. godine od 270.000 do 13.7000 tona. Najveća količina roba prevezena željeznicom u 1963. godini je 502.000 tona. Usporedi li se prijevoz roba na željezničkoj stanici Dubrovnik i u luci Gruž, uočava se da je pojedinih godina on izjednačen, dok je sve do 1970. godine taj odnos bio više od 50% u korist prijevoza željeznicom. Udio željezničkog robnog prometa nakon sedamdesetih godina sve je manji i u godini donošenja odluke o prestanku rada željezničkog prometa na pruzi Gabela - Dubrovnik iznosio je 19,5%, a u posljednjoj godini svega 5%. Nakon 1970.

godine raste udio cestovnog prometa, koji je danas jedina vrsta robnog prometa sa zaledem.

Ukupni promet roba u luci Gruž, (vidi grafikom na slici 2.) pokazuje rast od dolaska željeznice do 1938. godine, kad je za to razdoblje dostignut vrhunac, dok je između 1929. i 1935. godine uočljiv manji pad prometa, nakon kojega se bilježi porast od gotovo 200.000 tona, a zatim sve do 1946. promet opada, kad iznosi nešto više od 100.000 tona.

Razdoblje idućih dvadeset godina, sve do 1964. godine, pokazuje stalan rast pa je te godine i najveći robni promet, ukupno 571.580 tona. Tokom 1963. do 1965. godine on se kreće iznad 500.000 tona, a u idućih deset godina prisutan je pad prometa, i do 350.000 tona, pa tako 1975. godine iznosi svega 215.000 tona. Ponovno se uočava porast do 1980. godine, otkad se do danas bilježi stalni pad.

Iz već spomenutih razloga položaj Gruške luke se mijenjao, što se odražavalo na njezin udio u opće jugoslavenskom pomorskom prometu. Sve do 1937. godine taj udio stalno raste i tad dostiže 22,1% jugoslavenskoga lučkog prometa. Godine 1939. on je iznosio 16,5%, a nakon 1946. godine, kad je bio svega 11,9% bilježi se njegov stalni pad. Od 1950. do 1965. godine on se kreće od 5,3 do 4,6%, a od 1970. do 1980. godine čak od 1,9 do 1% i u ovih posljednjih deset godina svega oko 0,6% do 0,5% u 1990. godini.



Slika 2. Kretanje ukupnog prometa luke Gruž od 1912. do 1990.

Jer, kako je već istaknuto, izgradnjom susjednih luka Ploča i Bara i željezničkih pruga koje ih povezuju sa zaledem (Ploče - Sarajevo i Bar - Beograd), te nepostojanjem suboptimalnih cestovnih veza za Dubrovnik, robni tokovi sve više zaobilaze Grušku luku. Jadranska turistička cesta odražava se nepovoljno i na njezin putnički promet.

Što se tiče strukture roba u prometu, do 1939. godine kroz Luku je prolazila raznovrsna roba. U uvozu je prevladavalo: voće i preradevine (do 2000 tona) kolonijalna roba (do 450 tona), kameni ugljen i koks (do 200.000 tona), nafta i petrolej (do 2500 tona), sol (do 10.000 tona), pa zatim kemijski proizvodi, tekstil i sirovine, željezo i željezne izradbe (do 9000 tona), proizvodi obojene metalurgije, strojevi i njihovi dijelovi, te razna roba. Gruž je bio najznačajnija luka za uvoz koksa koji se prevozio za Zenicu i Bor.

U izvozu se ističe drvo, celuloza i drvni proizvodi (između 100.000 i 250.000 tona). Značajna stavka su poljoprivredni proizvodi i žitarice, kojih je bilo najviše 1937/38. godine, te voće, povrće, industrijsko bilje i živa stoka. Veliku stavku imaju rudarski proizvodi: bakar (do 40.000 tona), boksit (do 70.000 tona), magnezit (do 10.000 tona) pa kemijski proizvodi, proizvodi crne i obojene metalurgije.

Ovo razdoblje je inače obilježje izvozne luke jer prevladava izvoz nad uvozom, i Gruž bi se mogao nazvati lukom drva, bakra i boksita, što govori o zaledu. Boksit se dovozio iz Bosne i Hercegovine, te Crne Gore, a bakar iz Bora, pa ostale rude iz Bosne i Srbije, te drvo iz Bosne.¹

Nakon rata struktura roba pokazuje sličnost s predratnim godinama. Uglavnom prevladavaju drvni proizvodi, te rude i koncentri koji sudjeluju i do 90% u ukupnom prometu. Drvo i drvni proizvodi 1976. i 1977.

godine dostižu gotovo 100% prometa, dok su rude i koncentri obojenih metala prevladavali šezdesetih godina u izvozu.

U uvozu značajnu grupu čine poljoprivredni proizvodi, voće i povrće, koji sve više čine značajnu stavku uvoza, ona je u stalnom porastu.

Uvoz starog željeza obavljao se do 1971. godine za željezaru u Nikšiću, uz naftu, derivate, cement i strojeve, te drugu robu. Žito je imalo značajnu ulogu 1967, 1971. i 1974. godine radi uvoza za potrebe državnih rezervi i njihova raspoređivanja u zaledu Dubrovnika.

Promjene su nastale nakon ukidanja željezničke pruge Gabela Dubrovnik (Odlukom ŽTP Sarajevo 1975. godine, a promet je obustavljen 1976. godine).

Više nema: željezne rude, boksita, ugljena, koksa, starog željeza, obojenih metala, kemijskih i tekstilnih proizvoda, gnojiva i žita.

U strukturi roba nakon 1977. godine u prometu s inozemstvom ističu se u izvozu drvo i drvene preradevine, koji dostižu 91-98% prometa u pojedinim godinama. Ostalo je razna roba i specijalne transakcije.

U uvozu je u stalnom porastu svježe voće, potogovo nakon otvaranja hladnjače, tako da se njegov udio kreće pojedinim godina od 28 do 75%. Dodamo li tome stavke ostalih poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda, kojih je udio do 35%, i žito, koje se ponovno pojavljuje 1979. i 1983. godine s udjelom do 50%, uočava se da je Gruž postao luka za uvoz prehrambenih proizvoda.

Odnos izvoza i uvoza pokazuje da je do 1970. godine prevladavao izvoz, a nakon toga je Luka postala, najvećim dijelom, uvozna. Najveći uvoz je dostignut 1974. godine, od 159.320 tona, kad je ukupni promet iznosio 229.655 tona, a pritom je stavka žito bila 122.000 tona.

PROMET LUKE DUBROVNIK S INOZEMSTVOM

Tablica 1

	1955.	1966.	1976.	1978.	1982.	1987.
PROMET S INOZEMSTVOM	135 077	237 040	122 392	125 688	115 923	129 991
IZVOZ	120 263	211 785	56 497	73 350	47 379	61 107
žito	-	-	-	-	-	-
Svježe voće i povrće	-	-	-	-	-	-
Ostali preh.proizv. pića i duhan	-	3 633	-	-	3 650	724
Sjeme, uljani orasi, ulja i masti	-	-	-	74	-	-
Drvo i pluta	37 790	16 144	56 073	69 312	41 833	55 900
Gnojiva	-	1 489	-	-	-	-
Sirovi nemetalni minerali	-	-	-	-	-	-
Rude željeza, staro željezo	-	-	-	-	-	-
Rude i konc. obojenih metala	77 603	190 147	-	-	-	-
Ostale sirovine (1)	-	27	-	1 922	-	1 221
Čvrsta goriva	-	-	-	-	-	-
Nafta i proizvodi nafte, plin	-	-	-	-	-	-
Katrani, derivati uglja i prirodni plin	-	-	-	-	-	-
Kemijski proizvodi	-	-	-	-	-	-
Kreč, cement i ostala min. roba	-	-	-	-	-	-
Metali	-	345	-	-	-	-
Metalni proizvodi	-	-	-	-	-	1 691
Strojevi i transportni uređaji	-	-	-	-	1 896	1 483
Razna roba	-	-	-	-	-	-
Specijalne transakcije	-	-	-	2 042	-	-
Ostalo	4 870	-	424	-	-	-
UVOZ	14 814	22 459	65 895	52 318	68 544	68 884
Žito	7 050	-	-	-	-	-
Svježe voće i povrće	-	2 511	10 999	14 891	23 533	52 035
Ostali preh.proizv. piće i duhan	-	12 129	2 121	13 780	27 580	10 450
Sjeme, uljani orasi, ulja i masti	-	154	590	872	944	-
Drvo i pluta	-	-	4 700	-	-	4 866
Gnojiva	-	-	-	-	-	-
Sirovi nemetalni minerali	-	2 500	-	-	-	-
Rude željeza, staro željezo	-	3 873	-	-	-	-
Rude i konc. obojenih metala	-	-	-	-	-	-
Ostale sirovine	-	975	-	488	-	-
Čvrsta goriva	-	-	-	-	-	-
Nafta i proizvodi nafte, plina	1 536	-	-	5 316	2 732	-
Katrani, derivati uglja i prirodni plin	-	-	-	-	-	-
Kemijski proizvodi	-	-	-	-	-	-
Kreč, cement i ostala min. roba	-	-	-	-	-	-
Metali	-	-	-	-	-	-
Metalni proizvodi	-	-	-	-	-	-
Strojevi i transportni uređaji	-	317	-	-	-	-
Razna roba	-	-	1 994	2 261	292	1 525
Specijalne transakcije	-	-	5 491	14 350	1 463	-
Ostalo	6 228	-	-	-	-	-
TRANZIT	-	2 796	-	-	-	-

(1) Sirova koža, kaučuk, papirna masa

Nakon prestanka rada željeznice, u prometu s inozemstvom prevladava uvoz, nešto veći od izvoza do 1982. godine ponajviše zbog uvoza žita. Sve iduće godine pokazuju udio uvoza veći od 60%.

Današnji prikaz upućuje na mali robni promet i mali udio u jugoslavenskome pomorskom prometu pa se nameće zaključak da Gruž, između velikih luka kao što su Ploče (4,5 mil. tona) i Bar 2,5 mil. tona), nema perspektive u robnom prometu.

Tako je pad robnog prometa u Gruškoj luci na 0,5% jugoslavenskoga pomorskog prometa rezultat već spomenutih činitelja općega privrednog razvoja na ovom dijelu naše obale.

Nakon svega postavilo se pitanje kako poboljšati privrednu ulogu Gruške luke²

Povoljni nautičko-prostorni uvjeti i operativna obala omogućili su njezinu preorijentaciju na kombinirani robno-putnički promet. Morali su biti uloženi napori da se izgradi nova obala i skladišta, te da se osigura mehanizacija i lučka infrastruktura. Izgrađeno je 274 m nove operativne obale dubine 10-12 m, osposobljena je obala na Kantafigu za rad s generalnim teretom i teškom mehanizacijom, te za prihvata velikih putničkih brodova na kružnim putovanjima. Uređena je zatim obala od Radeljevića do Batale, od hotela Lapad do Orsana, izvršena je rekonstrukcija obale gata Petke za trajektni vez i parkiralište od 5000 m² za vozila namijenjena trajektima. Asfaltirano je ili betonirano 22.000 m² obalnih površina za prihvat putnika i autobusa u međunarodnom putničkom prometu na kružnim putovanjima i stalnim linijama. Zatim je izgrađen suvremeni putnički terminal s potrebnim servisima za prihvat putnika u međunarodnom i domaćem prometu, a 1500 m² korisne površine.

Prostor između gata Petka i tržnice prilagođen je za privez određenog broja jahti u međunarodnom i domaćem prometu.

Podignuta su dalje, nova skladišta od 7500 m², silos za cement od 3.200 tona, hladnjača s 26.500 m³, a osim toga luka raspolaže s 40.000 m² otvorenog skladišta, uključivši Batahovinu i Sustjepan.

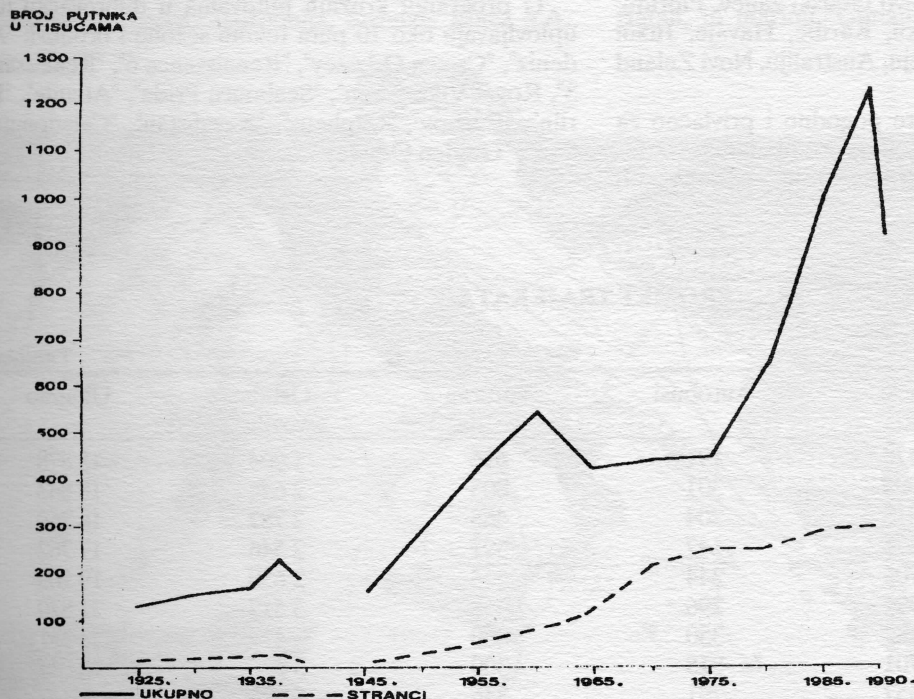
Pripomenimo da je cijela obala opskrbljena vodovodnim instalacijama i električnom energijom te lučkom mehanizacijom, što je golem napredak.

Gruška luka obuhvaća akvatorij Gruškog zaljeva i donjeg dijela Rijeke dubrovačke s oko 3.000 m izgrađene obale, na kojoj je 19 vezova, od kojih su 1 - 6 namijenjeni za manje brodove putničkog i jahting-prometa, a vezovi 7-19 su s dovoljnim dubinama za međunarodni i domaći putnički i robni promet.

Lučki obalni pojas ima nekoliko lokacija za jahte: obala između tržnice i gata Petke, obala Orsana, te marina "Miho Pracat" ACY u Komolcu. Preostali veliki dio obale uz onaj između Sorkočevića i Orsana namijenjen je za čamce lokalnog stanovništva.

Putnički promet u luci Gruž stalno raste do 1937. godine, kad je dostigao 228.573 putnika (vidi grafikon kretanja ukupnog prometa putnika luke Gruž od 1924 - 1990).

Razdoblje do 1946. godine pokazuje pad zbog ratnog stanja. Nakon te godine putnički promet je u stalnom porastu i 1960. godine iznosi 536.152 putnika. Idućih pet godina promet nešto opada i od 1965. do 1975. godine zadržao se na nešto više od 400.000 putnika. Od 1975. godine on se naglo povećava i 1982. godine bilježi 814.000 putnika. Sve to uglavnom ovisi o broju pristajanja brodova na kružnim putovanjima; Tako su zabilježeni veliki porasti u pojedinim godinama, kao 1985. godine, kad je bilo



Slika 3. Kretanje putničkog prometa luke Gruž od 1924. do 1990.

955.477 putnika ili 1989. godine s 1.236.000 putnika. Između tih godina uočen velik pad u ovom prometu.³

U unutrašnjem prometu putnika uočava se opadanje nakon puštanja u promet Jadranske turističke ceste i ukidanja putničkih brodskih pruga, osim veze s otocima.

Do 1965. godine bilo je više od 400.000 domaćih putnika. Nakon toga nastao je pad (oko 200.000 putnika godišnje), sve do 1978. godine. Od 1979. do 1982. godine ovaj promet dvostruko raste pa se ponovno ustaljuje na 250.000 putnika godišnje u domaćem prometu. Ističe se samo 1989. godina, s 831.608 putnika.

Promet inozemnih putnika počeo je postepeno rasti i 1965. godine dostiže brojku od 100.000, 1971. godine 273.000, a najveći promet zabilježen je 1985. godine, odnosno 1989. godine kad je zabilježeno 404.814 putnika (podaci "Luka Dubrovnik"). Iz analize se vidi da u posljednja dva desetljeća promet inozemnih putnika ne premašuje 220.000 u godini.

Promet brodova stalno raste do 1965. godine, a najznačajnije mu je razdoblje između 1958. i 1965. godine, kad je uplovilo 8 - 9.500 brodova, s 3-4 milijuna NRT. Takvo se stanje zadržalo i osamdesetih godina, kad je broj brodova do 6.000, a tonaža se svela na 2.500 milijuna NTR.

U okviru ovoga broskog prometa obuhvaćeni su teretni, putnički na redovnim linijama, putnički na kružnim putovanjima, trajektni brodovi i jahte.

Broj teretnih brodova raste, i samo između 1962. i 1971. godine dvostruko se povećao, sa 617 dn 1171 brod. Nakon toga nastupa opadanje i svodi se na 500 brodova godišnje, nešto manje nego do 1962. godine.

Drugu skupinu pristajanja brodova čine veliki turistički brodovi na kružnim putovanjima. U organizaciji kružnih putovanja po Sredozemlju sudjeluje veliki broj pomorskih i turističkih organizacija. Kružna putovanja u svijetu obuhvaćaju velika područja kao: Veliku Britaniju, Sjevernu Ameriku, pogotovo Golfski zaljev, Floridu, Meksiko, Centralnu Ameriku, Karibe, Havaje, Južnu Ameriku, Afriku, Novu Gvineju, Australiju, Novi Zeland i tihooceanske otoke.

Zašto je Sredozemno more pogodno i privlačno za kružna putovanja morem? Zemlje na obalama Sredozemlja rijetko su svjetsko područje s toliko raznovrsnih

vrijednosti, prirodnih i kulturnih, da uvjetuju razvoj turističke ponude za stalni boravak ili obilazak značajnih turističkih, kulturnih i povijesnih mjesta. To je prostor susreta raznih kultura starog vijeka - Egipta, Babilona, Izraela, Kartage, Grka i Rima, pa kultura srednjeg vijeka - Španjolske, Francuske, Italije, Arapa, malih država gradova, te tekovina modernog vremena.

To je stjecište kultura velikih narodnih skupina: Romana na zapadu, Slavena na sjeveru, Arapa na jugu i istoku, te Grka, Izraelaca, Turaka. Sve su te skupine kroz povijesno razdoblje ostavile vidnih i visoko vrijednih tragova.

U gradove koji ulaze u program kružnih putovanja po Sredozemnom moru sve se više pojavljuje i Dubrovnik, sa svojim povijesno-kulturnim i urbanim bogatstvom.³

Za prostor sjevernog Sredozemlja dvije su luke polazne i završne za kružna putovanja, a to su Venecija i Pirej. U programu kružnih putovanja za 1991. godinu najviše pristajanja u Dubrovniku ima brod "Aegea Dolphin" u organizaciji turističkog operatora Dolphin Helasa, s više od 50 puta. Njegov kružni pravac obuhvaća: Pirej - Dubrovnik - Venecija - Pirej ili Venecija - Pirej i Santorin - Heraklion - Kusadasi - Mikonos - Pirej - Dubrovnik - Venecija.

Brod "La Palma", u organizaciji turističkog operatora Intercreuisa plovi na pravcu Venecija - Dubrovnik - Krf - Aleksandrija - Port Said - Ashdod - Limassol - Rodos - Pirej - Korint - Venecija ili Venecija - Korintski kanal - Pirej - Rodos - Heraklion - Krf - Dubrovnik - Venecija. Od zanimljivih pravaca još su: Civitavecchia - Kapri - Taormina - Krf - Dubrovnik - Šibenik - Venecija u organizaciji operatora Windstar Seila s brodom "Wind Star", koji će u Dubrovniku pristati 15 puta. Zanimljiv je pravac kružnog putovanja brodom "Stella Maris" u organizaciji operatora Sun Line: Venecija - Dubrovnik - Krf - Valletta - Messina - Kapri - Elba - Portofino - Nice.

U programu kružnih putovanja u dubrovačku luku uplovljavaju oko 10 puta tokom sezone i brodovi: "Akdeniz", "Crown Odyssey", "Renaissance 6", "Renaissance 3", "Royal Viking Sun", "Seabourn Pride", "Atlante", "Beriln", "Europa", "Orpheus", "Kazahstan", "Caledonian Star", "Golden Odissey".

PROMET TRAJEKATA

Tablica 2.

Godina	Putnički auti	Autobusi	Teretna vozila	Ostala vozila	Ukupno
1980.	13 420	191	636	1 904	15 878
1981.	15 093	301	805	2 644	18 843
1982.	14 818	204	465	2 782	18 269
1983.	14 478	147	591	2 546	17 762
1984.	15 706	344	414	2 639	19 103
1985.	17 699	296	358	3 517	21 870
1986.	19 282	350	280	3 419	23 331
1987.	18 701	815	300	3 228	23 044
1988.	17 557	291	346	3 123	21 319

Organizacija kružnih putovanja na prostoru Sredozemlja traje od mjeseca travnja do studenoga, što vrijedi i za Dubrovnik. Opterećenost njegove luke izražena je različito tokom mjeseca i tjedna. Pojedini dani u sedmici opterećeni su s 5-6 brodova, pogotovo u priepodnevnim satima. Tokom sezone u Dubrovnik će uploviti 18 brodova koji će ostvariti 13 pristajanja. Svi brodovi na kružnim putovanjima koji svraćaju u Veneciju (osim jednoga) uplovljavaju i u Dubrovnik.

(Podaci: ABC-passenger shipping guide-Worldwinde guide to service and Cruise, br. 419, January 1991.-Dunstable).

Daljnju skupinu čine brodovi za prijevoz putnika i automobila, kamiona i drugih vozila - trajekti koji zamjenjuju klasične putničke brodove. Prekrcaj vozila izazvao je veliko opterećenje Luke i ona se brzo osposobila za taj promet. Dok je 1964. godine prevezeno 296 vozila, u 1977. godini bilo je 18.000 vozila. Trajektni promet u Gružu stalno se povećava i sigurno je da će tako biti i u buduću, što se vidi iz priložene tablice 2.

Trajektni promet je izražen posebno u ljetnoj sezoni, gdje je značajniji promet osobnih kola (pored avionskog). I taj promet treba promatrati u vezi sa zadovoljavanjem turističkih potreba, pogotovo u prostoru južnog Jadrana - Otranta - Jonskog mora, na prijelazu iz Italije u Grčku i Jugoslaviju te iz Grčke i Jugoslavije u Italiju. Na jugoslavenskoj obali glavnina turističkog prometa odvija se na obalama Hrvatske i Crne Gore, a putovi prema Jadranu završavaju u lukama: Trsta, Rijeke, Splita, Dubrovnika i Bara. Nastojanja da se iz naših luka uspostavi što više trajektnih veza ovisi o ukupnom turističkom prometu na obalama trokuta Jugoslavija - Italija - Grčka, pa i o uvjetima na tim pravcima, o kvaliteti i propusnoj moći putova i kapacitetima, o brzini i udobnosti brodova.

Na trajektnim vezama tog trokuta sudjeluju pomorska prijevozna poduzeća: Jadrolinija, Srintzis Lines S.A.,

Seven Islands S.A., Adriatic Line, koji svojim brodovima održavaju linije:

Venecija - Split - Dubrovnik - Patras, plovi "Marko Polo"

Rijeka - Split - Korčula - Dubrovnik - Krf - Igumenica; plovi "Liburnija" i "Slavija"

Ankona - Dubrovnik - Krf - Patras; plovi "Ionian Fantasy" i "Ionian Harmony"

Brindizi - Dubrovnik; plovi "Cefalonia sky (AS)"

Venecija - Dubrovnik - Pirej - Heraklion - Aleksandrija; plovi

"Espresso Egitto" i "Sansovino" Ankona - Zadar - Split - Pescara - Bari - Dubrovnik; plovi "Palladio", "Sansovino" i "Tiziano"

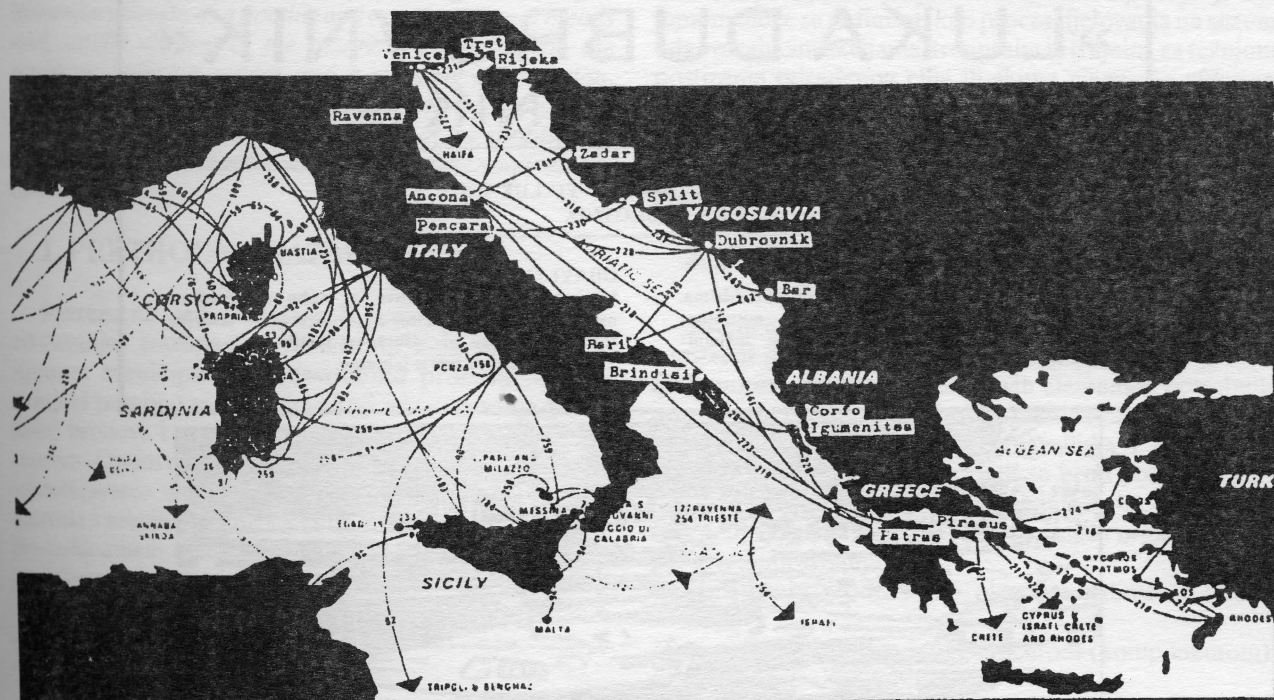
Bari - Dubrovnik; plovi "Ilirija"

Venecija - Split - Dubrovnik; plovi "Marko Polo"

Ankona - Split - Dubrovnik; plovi "Ionian Fantasy" i "Ionian Harmony"

U stalnom je porastu broj pristajanja stranih i domaćih jahta u Luci Gruž. Dok je 1966. godine bilo 202 pristajanja, šest godina nakon toga već su bile 772 jahte, a koncem 1980. više od tisuću stranih jahta. Samo u 1990. godini izdano je 1.500 odobrenja za uplovljenje, od kojih u marini "Miho Pracat" oko 500, a ostalo u samoj gruškoj luci.

Akvatorij Gruškog zaljeva nije u potpunosti iskorišten. Operativnim dijelom obale na NE-strani zaljeva koristi se za ukupno prikazani promet, dok na obalnom dijelu poluotoka Lapad, na prostoru od Batale do Orsana, nema operativnih dejelatnosti, a ostali dio obale do plaže Babin Kuka preko puta otoka Dakse još je u prirodnom stanju. Uzduž toga obalnog pojasa danas su usidreni čamci domaćeg stanovništva. Vezovi su tu već u nekoliko redova pa se može smatrati da je akvatorij zauzet. Taj još uvijek nevalorizirani pojas obale, prema raznim prijedlozima, bio bi namijenjen izgradnji marina, dakle za jahtni promet. Tako su izrađeni i planovi za marinu na Batali, ili marinu "Giman" ili najnoviji Prostorni plan



Slika 4. Trajektna veza

"Babin Kuka s Daksom", po kojem se planira izgraditi marinu od Batale do "Kuće starog kapetana".

U korištenju akvatorijem gruške luke valja voditi računa o normalnom djelovanju funkcije pojedinih dijelova luke. Tako se kao problem postavlja uski operativni prostor između gata Petka i Sorkočevića, odnosno Fakulteta za turizam. Na Batali je već usidren najveći dio čamaca, a tamo se računa na oko tisuću takvih vezova, i to sve na prolazu malih brodice i turistički izletničkih brodice.

I o akvatoriju na ulazu u Luku, između Kantafiga i Lapadske obale, treba voditi računa s obzirom na ulazak velikih turističkih ili teretnih brodova, a i nepovoljnih vremenskih pojava (jači vjetar).

Dosadašnji napori da se Luka Gruž osposobi za prijem putničkog i turističkog prometa iz prikazanoga već su urodili plodom.

Analiza ukupnog prihoda od tog prometa pokazuje veliki raskorak u usporedbi s ukupnim prihodom od robnog prometa. To upućuje na traženje mogućnosti za robni promet povezan sa specijalnim i turističkim potrebama, što omogućuje postojeća struktura prostora i skladišta u Luci. Tako je osposobljeni skladišni prostor već usmjerio strukturu roba; to su robe namijenjene Hladnjači: banane, agrumi i sl., te robe koje traže drugu vrstu zatvorenih skladišta - kava, šećer i drugo, pa je tu još silos za cement i skladišta za tekuće terete. U prihodu Luke značajnu ulogu ima drvo i drvne preradevine, te papir koji su skladišteni na otvorenom i natkritom prostoru. Sve dok taj vrijedan prostor ne dobije drugu namjenu, treba se njime koristiti za promet onih roba koje donose prihod.

Daljnja osposobljavanja i ulaganja u Luci valja usmjeravati na funkcije putničkog, turističkog, jahting i tra-

jektnog prometa i širim turističkim potrebama, ali se i oslanjati na povoljne prirodne osobine Rijeke dubrovačke. Neiskorišten prostor između Kantafiga i Batahovine, gdje su dubine 12-15 m, u dužini oko 500 m, potrebno je pretvoriti u operativnu obalu za prijem velikih prekooceanskih putničkih brodova, ali i velikih teretno-kontejnerskih brodova.

Luci treba više otvorenog prostora za lučku infrastrukturu i promet automobila i autobusa, ali i kamiona. Taj prostor uvijek je prikladan za izgradnju pogona preradbe prehrambenih proizvoda povezanih s uvozom preko Luke.

Osposobljavanje Gruške luke, pogotovo još danas njezina neiskorištenog i neizgrađenog dijela za pružanje putpunih usluga putničkim i teretnim brodovima, trajektima i jahtama u međunarodnom i domaćem prometu, omogućuje novu budućnost i ove luke i grada Dubrovnika u cijelosti.

IZVORI

1. Rudi Jelić: "Gruška luka", Dubrovačko pomorstvo", Dubrovnik, 1952, str. 417.
2. Rudi Jelić: "Utjecaj geografsko pomorskih faktora na razvitak Dubrovnika", "Naše more", 1954.
3. Rudi Jelić: "Kružna putovanja po Mediteranu", "Naše more", 4-5/1974.
4. Rudi Jelić: "Mediteranski ferry servis", Zbornik 125. obljetnica Pomorske škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1977.
5. Dr. Ante Bulić: "Prometna funkcija glavnih dalmatinskih luka" Zbornik radova Ekonomskog instituta Split god. 4, 1979., str. 17.
6. A B C - Passenger shipping guide br. 419 January 1991. Dunstable 1987. SZS Dubrovnik
7. Statistički godišnjak općine Dubrovnik - pomorski promet 1967 - 1987. SZS Dubrovnik
8. Saobraćaj i veze od 1952 - 1988. - pomorski promet SZS Beograd

» LUKA DUBROVNIK « DUBROVNIK

Gruška obala bb
Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU
Brzojav: LUKA DUBROVNIK

RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, hladnjačom, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.

